VIII. ധനകാര്യം

1979-80 ലേക്കുള്ള ബഡ്ജററിൻമേലുള്ള ധനാഭ്യർത്ഥനകളുടെ ചർച്ച

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ VIII—എക്സൈസ്

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ XLI—ഗതാഗതം

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്): സർ, 1979-80 ലേക്കുള്ള എക്സൈസ് എന്ന ഇനത്തിലേക്ക് 8-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥന പ്രകാരം 2,11,12,600 രൂപയുടെ ഗ്രാൻറ് അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

സർ, 1979-80 വർഷത്തിലേക്ക് ഗതാഗതം എന്ന ഇനത്തിലേക്ക് 41-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനപ്രകാരം 4,20,69,900 രൂപാ ഗ്രാൻറ് അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രമേയവുംകൂടി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

റവന്യൂവും സഹകരണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ബേബി ജോൺ):

സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

Demand VIII—Excise

Sri N. I. Devassykutty: Sir, I move that the total allotment of Rs. 2,11,12,600 under Demand VIII be reduced by Rs. 100.

Sri M. P. Gangadharan: I move that the total allotment of Rs. 2,11,12,600 under Demand VIII be reduced by Rs. 100.

Sri K. Anirudhan: I move that the total allotment of Rs. 2,11,12,600 under Demand VIII be reduced by Rs. 100.

Sri E. Narayanan Nair: I move that the total allotment of Rs. 2,11,12,600 under Demand VIII be reduced by Rs. 100.

Sri M. K. Krishnan: I move that the total allotment of Rs. 2,11,12,600 under Demand VIII be reduced by Rs. 100.

(To discuss in general)

Sri Thundathil Kunjukrishna Pillai: I move that the total allotment of Rs. 2,11,12,600 under Demand VIII be reduced by Rs. 100.

Sri Pinarayi Vijayan: I move that the total allotment of Rs. 2,11,12,600 under Demand VIII be reduced by Rs. 100.

(To discuss in general)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Demand XLI—Transport

Sri N. I. Devassykutty: Sir, I move that the total allotment of Rs. 4,20,69,900 under Demand XLI be reduced by Rs. 100.

Sri M. P. Gangadharan: I move that the total allotment of Rs. 4,20,69,900 under Demand XLI be reduced by Rs. 100.

Sri M. K. Krishnan: I move that the total allotment of Rs. 4,20,69,900 under Demand XLI be reduced by Rs. 100.

(To discuss in general)

Sri V. Eacharan: I move that the total allotment of Rs. 4,20,69,900 under Demand XLI be reduced by Rs. 100.

Sri K. Anirudhan: I move that the total allotment of Rs. 4,20,69,900 under Demand XLI be reduced by Rs. 100.

Sri Thundathil Kunjukrishna Pillai: I move that the total allotment of Rs. 4,20,69,900 under Demand XLI be reduced by Rs.100.

Sri Pinarayi Vijayan: I move that the total allotment of Rs. 4,20,69,900 under Demand XLI be reduced by Rs. 100.

(To discuss in general)

[Mr. Deputy Speaker in the Chair]

ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്റ്റർ: സർ, ഞാൻ ഈ ഡിമാൻറുകളെ എതിർക്കുകയാണ്. ആദ്യമായി കൊല്ലം ജില്ലയിൽ കുമ്പഴ എന്ന സ്ഥലത്ത്, ഈ സംസ്ഥാനത്തിലെ കോടിക്കണക്കിന് യാത്രക്കാർക്കുവേണ്ടി രക്തസാക്ഷിത്വം വരിച്ച നാൽപ്പത്തൊന്നോളം യാത്രക്കാരുടെ മരണത്തിൽ ഞാൻ എൻെറ അഗാധമായ ദുഃഖം രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇത് പാസാക്കുന്നതിൽ എനിക്ക് യാതൊരു വിരോധവുമില്ല. പക്ഷേ ഈ ഡിമാൻറിലേക്ക് വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള തുക കാര്യക്ഷമതയില്ലാതെ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ എതിർക്കുന്നത്. ഈ 41 ഓളം ആളുകൾ മരിച്ച സംഭവം തന്നെ ഈ ഗവൺമെൻറിൻെറ കഴിവുകേടിൻെറ ഒരു സ്മാരകമായി അവശേഷിക്കുകയാണ്.

സർ, കേരളാ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ നമ്മുടെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ഏററവും വലിയവയിൽ രണ്ടാമത്തേതാണ്. അവിടെ 23,000 ത്തോളം ജോലിക്കാരും 2315 ബസ്സുകളും ഉണ്ട്. സർ, ഇവിടത്തെ ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണോ ഇത് നടത്തുന്നത്. അതോ പേരിനുവേണ്ടി കുറെ ആളുകളെ തീററിപ്പോററാൻ വേണ്ടിയാണോ ഈ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം നടത്തുന്നത് എന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കേണ്ടതാണ്. മററു ഏത് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളേയും അപേക്ഷിച്ച് ഈ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം ജനങ്ങളുമായി വളരെയധികം ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു സ്ഥാപനമാണ്. കോടിക്കണക്കിന് ആളുകളുമായി നേരിട്ടു ബന്ധപ്പെട്ട് ജനങ്ങൾക്കു ഉപകരിക്കേണ്ട ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ് ഈ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. അത് ഇന്ന് വളരെ ലാഘവബുദ്ധിയോടുകൂടിയാണ് കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ടത് എന്നുപറയു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ന്നതിൽ യാതൊരു തെററുമില്ല സർ. ഇന്ന് കേരളത്തിന്റെ തെക്കേ അററം മുതൽ വടക്കേയററം വരെ ആരെങ്കിലും സഞ്ചരിച്ചാൽ, അല്ലെങ്കിൽ യാത്രക്കാരോട് ചോദിച്ചാൽ—ആഫീസിൽ പോകുന്നവരായാലും വീടുകളിൽ പോകുന്നവരായാലും മററവിടെയെങ്കിലും പോകുന്നവരായാലും ശരി—അവരോട് ചോദിച്ചാൽ ദിവസത്തിൽ മൂന്നും നാലും മണിക്കൂർ ബസ് കാത്തുനിൽക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അവർ ചെലവഴിക്കുകയാണെന്ന് അറിയാൻ സാധിക്കും. ബസ്സിൽ ചാടിക്കയറിയും തള്ളിക്കയറിയും അവരുടെ ആരോഗ്യം നഷ്ടപ്പെടുത്തുകയാണ്. അങ്ങനെയാണ് അവർ ഇന്ന് സഞ്ചരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത് ചെറിയ ഒരു കാര്യമല്ല. എന്നെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഞാൻ പലപ്പോഴും ബസ്സിൽ സഞ്ചരിക്കാറുണ്ട്. ഒരു കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കണം. ഈ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി അല്ലെങ്കിൽത്തന്നെയും അത് ലാഭകരമായി നടക്കുന്നു എന്ന് നമുക്ക് ആശ്വസിക്കാമായിരുന്നു. 1978-ൽ മൂന്നു കോടിയോളം രൂപ നഷ്ടത്തിലാണ് ഓടിയത്.

നമ്മുടെ അയൽ സംസ്ഥാനമായ തമിഴ്നാട്ടിന്റെ സ്ഥിതി എന്താണ്. പാണ്ട്യൻ ബസ്സ് സർവീസ് 2, 04, 00, 000 (രണ്ടുകോടി നാലുലക്ഷം) രൂപ ലാഭം ഉണ്ടാക്കി. കട്ടബൊമ്മൻ, ചേരൻ ഇങ്ങനെ പല ബസ്സ് സർവ്വീസുകളും അവിടെ ഉണ്ട്. അവയെല്ലാം ലാഭകരമായിട്ടാണ് ഓടുന്നത്. സർ, കേരളത്തിലെ സ്ഥിതി എന്താണ്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരം ചെയ്യുന്നുമില്ല കനത്ത നഷ്ടം ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണ്. ദൈനംദിനം നഷ്ടം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഡെൽഹിയിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെ സംബന്ധിച്ച് വളരെ നഷ്ടത്തിലാണ് പോകുന്നത്. അതിന്റെ സ്ഥിതി എന്താണെന്ന് പറഞ്ഞാൽ, അത് നഷ്ടത്തിലാണെങ്കിലും അവിടത്തെ ജനങ്ങളെ സേവിക്കാൻവേണ്ടി, ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യങ്ങൾ നിറവേററാൻ വേണ്ടി ബസ്സ് ഓടിക്കാനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അവിടത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ സ്ഥിതി മോശമായ അവസരത്തിൽ ബോംബെയിൽ നിന്ന് വിദഗ്ദ്ധൻമാരെ കൊണ്ടുപോയി അവിടെ ബസ്സ് ഓടിക്കാനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പാടുചെയ്തു. 15 മിനിട്ടുംകൂടുമ്പോൾ ഡെൽഹിയിൽ നിന്ന് എല്ലാ ഭാഗങ്ങളിലേക്കും സെൻട്രൽ സെക്രട്ടേറിയററിന്റെ പുറകിൽനിന്നും ബസ്സ് ഓടിക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കി. തിക്കും തിരക്കുമുള്ള സമയങ്ങളിൽപ്പോലും ബസ്സ് ഓടിക്കാനുള്ള സമ്പ്രദായം അവിടെയുണ്ട്. നഷ്ടമായാലും ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി അവിടെ ബസ്സ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. ഇവിടെ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണോ ബസ്സ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്? സർ, പേരിനുവേണ്ടി ബസ്സ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതല്ലാതെ ജനങ്ങളുടെ താത്പര്യത്തെ അൽപംപോലും മാനിക്കുന്നില്ലെന്നു വേണം പറയാൻ. ഇവിടത്തെ ആളുകൾക്ക് മണിക്കൂർ കണക്കിന് ബസ്സിനുവേണ്ടി കാത്തുനിൽക്കേണ്ടി വരുന്നു. കേരളത്തിലെ കുഗ്രാമങ്ങളുടെ കാര്യം പറയേണ്ടതുമില്ല. തിരുവനന്തപുരം സിററിയിൽ ഇറങ്ങിനിന്നാൽ എത്രയോ ആളുകൾ കൂട്ടംകൂട്ടമായി നിൽക്കുന്നതുകാണാം. ബസ്സ് വന്നുനിൽക്കുന്നത് അതിനും ഒരു ഫർലാംഗ് അകലെയാണ്. ഓടിച്ചെന്ന് കയറാൻ പോകുന്ന ആളുകളോട് കണ്ടക്ടർ പറയും നിങ്ങൾ നിൽക്കു ആളുകൾ ഇറങ്ങട്ടെയെന്ന്. ആളുകൾ ഇറങ്ങിക്കഴിയുമ്പോൾ കണ്ടക്ടർ ഡബിൾ ബല്ലടിച്ചുകൊണ്ടുപോകും. അങ്ങനെ ആളുകളെ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും ഓടിക്കുകയും, രണ്ടുംമൂന്നും മണിക്കൂർ കാത്തുനിറുത്തുകയും ചെയ്യും. ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരായാലും, കച്ചവടക്കാരായാലും കൃഷിക്കാരായാലും അവരുടെ വിലപ്പെട്ട സമയം നമുക്കുവേണ്ടി ചെലവഴി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇന്ന് കേരളത്തിന്റെ വടക്കേയററം മുതൽ തെക്കേയററം വരെ സഞ്ചരിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ, എക്സ്പ്രസ് ബസ്സിലോ, ഫാസ്ററ് പാസഞ്ചർ ബസ്സിലോ സഞ്ചരിച്ചാൽപ്പോലും 4 ബസ്സിലെങ്കിലും കയറാതെ തിരുവനന്തപുരത്ത് എത്താൻ കഴിയുകയില്ല. 5-ഉം 10-ഉം കിലോമീററർ ഓടിക്കഴിയുമ്പോൾ ബസ്സുകൾ ബ്രേക്ക്ഡൗണാകും. ഒരിക്കൽ ഞാനും ബഹു: മന്ത്രിയുടെ പാർട്ടി ചെയർമാൻ ശ്രീ. സെബാസ്ററ്യനുംകൂടി കോട്ടയത്തുനിന്നും വരികയായിരുന്നു. ചെങ്ങന്നൂർ എത്തിയപ്പോൾ വണ്ടിക്കുകേടുവന്നു. രാത്രി ഒരുമണി സമയത്താണ് ഇത് സംഭവിക്കുന്നത്. അതുപോലെതന്നെ സുൽത്താൻ ബത്തേരി തിരുവനന്തപുരം എക്സ്പ്രസ്സിൽ ഒരു ദിവസം ഞാൻ യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ രാത്രി ഒരു മണിസമയത്ത് ആലപ്പുഴവച്ച് ബസ്സിന് കേടുവന്നു. പകരം ഒരു ബസ്സ് ഉണ്ടാക്കാനുള്ള നടപടിയൊന്നും ആരും സ്വീകരിച്ചില്ല. അവസാനം എറണാകുളത്തേക്ക് ഞങ്ങൾ താത്പര്യം എടുത്ത് ഫോൺ ചെയ്തു. അതുപോലും ചെയ്യാൻ അധികാരികൾ വൈമുഖ്യം കാണിക്കുകയാണ്. എക്സ്പ്രസ്സിൽ വരുന്ന യാത്രക്കാരെ, ആ ബസ്സിന് കേടു സംഭവിച്ചാൽ പലപ്പോഴും കയററിവിടുന്നത് ഫാസ്ററ് പാസഞ്ചറിലായിരിക്കും. പത്രക്കെട്ടുകളും കയററി ധാരാളം യാത്രക്കാരും ലഗേജുമായി വരുന്ന ഫാസ്ററ് പാസഞ്ചറിലായിരിക്കും കയററി വിടുന്നത്. ഇങ്ങനെ കുത്തഴിഞ്ഞരീതിയിലാണ് ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട് നടക്കുന്നത്. വിശേഷിച്ച് ഏതെങ്കിലും വിശേഷദിവസങ്ങളിലോ, അവധി ദിവസങ്ങളിലോ, ക്രിസ്തുമസ് വെക്കേഷൻ സമയത്ത് കോഴിക്കോട്, കോട്ടയം, കൊട്ടാരക്കര എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിൽപോയി നിന്നാൽ യാത്രയുടെ ബുദ്ധിമുട്ട് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കും. റിസർവ് ചെയ്തതിനുശേഷം ബസ്സിൽ കയറാൻപോലും സാദ്ധ്യമല്ല. അദ്ധ്യാപകൻമാരും, എൻ. ജി. ഒ. മാരും മററുമായിരിക്കും യാത്രക്കാർ. അവർ കുഞ്ഞുകുട്ടികളുമായിട്ടായിരിക്കും ബസ്സ് സ്ററാൻറിലേക്ക് വരുന്നത്. ഒരു ബസ്സ് വരുമ്പോൾ ആ ബസ്സിന്റെ അടുത്തേക്ക് കുഞ്ഞുങ്ങളേയുമെടുത്ത് പെട്ടിയുമായി അങ്ങോട്ടുപോകുമ്പോൾ, അത് വേറൊരു ഭാഗത്തേക്കുള്ള ബസ്സായിരിക്കും. മണിക്കൂറുകൾ കഴിയുമ്പോഴായിരിക്കും മറെറാരു ബസ്സ് വരുന്നത്. അതിന്റെ അടുത്തേക്കും ഓടിച്ചെല്ലുമ്പോൾ അത് വേറൊരു ഭാഗത്തേക്ക് പോകുന്ന ബസ്സായിരിക്കും. അങ്ങനെ ജനങ്ങളെ ബുദ്ധിമുട്ടിച്ച് കഷ്ടപ്പെടുത്തുന്ന ഒരു പരിപാടിയാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത്രയ്ക്ക് കാര്യക്ഷമതയില്ലാതെയാണ് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ഈ രാജ്യത്ത് ഏററവും കൂടുതൽ ജനങ്ങൾക്ക് പ്രത്യക്ഷമായി ഉപകാരം ചെയ്യാൻ പററുന്ന ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് ഇത്രയും ഹീനമായി ഇത്രയും ഉത്തരവാദിത്വമില്ലാതെ പ്രവർത്തിക്കുന്നത് വളരെ കഷ്ടമാണ് സർ.

ഇന്ന് ഓടുന്ന ബസ്സുകളുടെ സ്ഥിതി എന്താണ്. 10 കൊല്ലം പഴക്കമായ ബസ്സുകൾ ഉണ്ട്. 1976-ൽ 600-ഓളം ബസ്സുകൾ 10 കൊല്ലം പഴക്കം ചെന്നതാണ്. 1976-ലെ സ്ഥിതിയനുസരിച്ച് 330-ഓളം ബസ്സുകൾ 12 കൊല്ലം പഴക്കമുള്ളതാണ് എന്നാണ് പറയുന്നത്. ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി നടത്തുന്ന ഇത്രയും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനം ഇത്രയും മോശമായ രീതിയിൽ നടത്തുന്നത് ഖേദകരമാണ്.

സർ, ഒരു കാര്യം കൂടി സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. സുൽത്താൻ ബത്തേരിക്ക് കോഴിക്കോട് റൂട്ട് ദേശസാൽക്കരിക്കുകയുണ്ടായി. ദേശസാൽക്കരണം നല്ല കാര്യമാണ്; നല്ല ചിന്താഗതി എന്ന് സമ്മതിക്കുന്നു. പക്ഷേ ഇപ്പോഴത്തെ അവിടത്തെ സ്ഥിതി എന്താണ്. സുൽത്താൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബത്തേരി കോഴിക്കോട് റൂട്ടിൽ 94 ബസ്സ് സർവ്വീസുകളും 38 സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സ് സർവ്വീസുകളും ഉണ്ടായിരുന്നു. ദേശസാൽക്കരണത്തിനുശേഷം അവിടത്തെ ജനങ്ങൾ ബുദ്ധിമുട്ടുകയാണ്. ദേശസാൽക്കരണത്തെ മോശമായി ചിത്രീകരിക്കുന്നതിനാണോ എന്നറിയില്ല. വേണ്ടത്ര ബസ്സിടാതെ ഇന്ന് അവിടത്തെ ജനങ്ങൾ നരകിക്കുകയാണ്. നേരത്തെ ഞാൻ പറഞ്ഞതുപോലെ വളരെകൂടുതൽ പഴക്കം ചെന്ന ബസ്സുകളാണ് അവിടെ ഓടിക്കുന്നത്. ഞാൻ തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വന്ന അവസരത്തിൽ എക്സ്പ്രസ്സ് ബസ്സടക്കം 5 ബസ്സുകൾ കോഴിക്കോട് വരെയുള്ള ദൂരത്തിനകത്ത് വയനാട് ചുരത്തിൽ 2000 ത്തോളം അടി ഉയരത്തിൽ കേടായി കിടക്കുകയാണ്. അതിൽ എക്സ്പ്രസ്സ് ബസ്സുകളും ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ ബസ്സുകളും ഓണററി ബസ്സുകളും ഉണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ ഇക്കാര്യത്തിൽ കുററം പറയാൻ വിഷമമുണ്ട്. കാരണം ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. നാരായണക്കുറുപ്പ് എന്റെ സുഹൃത്താണ്. ദേശസാൽക്കരിച്ച വയനാടുറൂട്ടിൽ ആളുകൾ കൈകാണിച്ചാൽ ബസ്സുകൾ നിറുത്തുന്നില്ല. ഇലക്ട്രിക്പോസ്ററ് കുറുകെ ഇട്ടാൽപ്പോലും ബസ്സുകൾ നിറുത്താതെ ഓടിച്ചുകൊണ്ട് പോകുകയാണ്. ഇലക്ട്രിക് പോസ്ററല്ല ഹിമാലയം വന്നാലും അതിന് മുകളിലൂടെ ബസ്സ് ഓടിച്ചുകൊണ്ടുപോകും. അങ്ങനെയാണ് ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി. ഭരണകക്ഷിയിൽപ്പെട്ട ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറായ ശ്രീ. സിറിയക് ജോണിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ചിലർ സമരം നടത്തി. അവിടെ എന്തിനാണ് സമരം നടത്തിയത്. വയനാട്ടിൽ ഒരു പ്രശ്നമുണ്ടായഅവസരത്തിൽ ഓവർ ലാപ്പിംഗ് നടത്താൻ വേണ്ടിയാണ്. അങ്ങനെ ഒരു സമരം നടത്തിയതിന് അദ്ദേഹത്തിന് ഓവർലാപ്പിംഗ് എം. എൽ. എ. എന്ന് പേരുകിട്ടി. അദ്ദേഹം പല അവസരത്തിലും ഇങ്ങനെ പേര് സമ്പാദിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. എൻ. ഐ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി: എന്ത് എം. എൽ. എ.?

ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്ററർ: ഓവർലാപ്പിംഗ് എം. എൽ. എ.

ശ്രീ. എൻ. ഐ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി: ഓവർലാപ്പിംഗ് എം. എൽ. എ. എന്നു പറഞ്ഞാലെന്താണ്?

ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്ററർ: ദേശസാൽക്കരിച്ച റൂട്ടുകളിൽ പ്രൈവററ് മുതലാളിമാർക്ക് ബസ്സോടിക്കാനുള്ള അനുവാദം കൊടുക്കണമെന്നു പറഞ്ഞ് മുതലാളിമാർക്കുവേണ്ടി പദയാത്ര നടത്തുകയും നോട്ടുമാല സ്വീകരിക്കുകയുമൊക്കെ ചെയ്തു. നോട്ടുമാല മുതലാളിമാർ കൊടുത്തതാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. അപ്പോഴാണ് ഓവർലാപ്പിംഗ് എം.എൽ.എ. എന്നു വിളിക്കാൻ തുടങ്ങിയത്. അങ്ങനെ പലപേരുകളും അദ്ദേഹത്തിന് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. കോളേജ് സമരകാലത്ത് അച്ചൻമാരേയും കന്യാസ്ത്രീകളെയുമൊക്കെ അദ്ദേഹം ഒരുപാട് കുററം പറഞ്ഞു. അച്ചൻമാരെ ചാട്ടവാറുകൊണ്ടടിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞു. അവസാനം അദ്ദേഹത്തിന് ചാട്ടവാർ എം. എൽ. എ. എന്ന് പേരുംകിട്ടി. ഇങ്ങനെയുള്ള പല പേരുകളും അദ്ദേഹം കരസ്ഥമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. രസകരമായ ഒരു സംഭവം കൂടി പറയാം. യാത്രാപ്രശ്നം വളരെ രൂക്ഷമായതിന്റെ പേരിലാണ് അദ്ദേഹം സമരം നടത്തിയത്. എന്നിട്ട് മന്ത്രിയുടെ അറിവോടുകൂടിയാണ് സമരം പിൻവലിച്ചത് എന്നുപറഞ്ഞെങ്കിൽ അന്തസ്സുണ്ടായിരുന്നു. എന്താണ് സംഭവിച്ചത്? അദ്ദേഹം നടത്തിയെന്ന് പറയുന്ന പദയാത്ര നടത്തിയോയെന്നുതന്നെ സംശയമാണ്. ഒടുവിൽ നിരാഹാര മനുഷ്ഠിക്കും എന്നു പറഞ്ഞു. അപ്പോൾ ജോലിക്കാർ പറഞ്ഞു ഓവർ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഫ്ലോപ്പിംഗിനുവേണ്ടി സമരംനടത്തിയാൽ അടിച്ചോടിക്കും എന്ന്. മന്ത്രി പോലും അറിയാതെയാണ് സമരം നടത്തിയത്. മന്ത്രി പറഞ്ഞത് ബഹുമാനപ്പെട്ട സിറിയക് ജോൺ സമരം പിൻവലിച്ചത്. എനിക്കറിയില്ല, അങ്ങനെയൊരു സമരം നടത്തിയോ എന്നുതന്നെ എനിക്കറിയില്ല എന്നാണ്. അങ്ങനെ കള്ളംപറഞ്ഞാണ് സമരം നടത്തിയത്.

ശ്രീ. പി. സിറിയക് ജോൺ: ഒരു ചോദ്യം.

ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്റ്റർ: വഴങ്ങുന്നില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടൊരു കാര്യം പറയാനുണ്ട്. എക്സ്പ്രസ് ബസ്സായാലും മറ്റു ബസ്സുകളായാലും ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടിയായിരിക്കണം ബസ്സോടിക്കേണ്ടത്. കോഴിക്കോട്ടുനിന്നും ബത്തേരിയിലേക്ക് പോകാൻ ആളുള്ളപ്പോഴാണ് കണ്ണൂരേക്കായിരിക്കും ബസ്സോടിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ: സർ, ഒരു പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ; ഒരു മെംബറെ ഓവർ ഫ്ലോപ്പിംഗ് എം. എൽ. എ. എന്നുവിളിക്കുന്നത് ശരിയായ നടപടി ക്രമമാണോ?

ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്റ്റർ: ഞാൻ അങ്ങനെ വിളിച്ചില്ല സർ. ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തിനായിരിക്കണം. ബസ്സോടിക്കുന്നത്. അതല്ലെന്നുള്ളതിന് തിരുവനന്തപുരം സിററിയിലെ കാര്യംതന്നെ എടുക്കാം. ജവഹർ നഗറിലേക്ക് ആളൊന്നുമില്ലാത്തപ്പോഴാണ് അങ്ങോട്ട് അയയ്ക്കും. എന്നാൽ കോവളത്തേക്ക് ബസ്സയയ്ക്കുകയില്ല. ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തിനനുസരിച്ച് പതിനഞ്ചു മിനിട്ടോ അരമണിക്കൂറോ കൂടുമ്പോഴാ ബസ്സോടിക്കാനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം. പണം എത്ര ചെലവായാലും വേണ്ടില്ല, ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയായിരിക്കണം ബസ്സോടിക്കുന്നത്. സർ, കോഴിക്കോട്ട് റീജിയണൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് കൊണ്ടുവരുമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ട് കൊല്ലങ്ങളായി. അതുപോലെ തന്നെ മിനി ബസ്സുകൾ കൊണ്ടുവരുമെന്ന് പറഞ്ഞു. അതും നടപ്പിലായില്ല. അതുപോലെതന്നെ ബസ്സുകൾ യാതൊരു വൃത്തിയുമില്ലാത്തവയാണ്. ഈ ബസ്സുകളൊന്നും വൃത്തിയാക്കുകയില്ലേയെന്ന് ഒരു ദിവസം നേരിട്ട് കണ്ടക്ടറോടുതന്നെ ചോദിക്കേണ്ടിവന്നു. എം. എൽ. എ. മാർക്ക് തരുന്ന ബസ്സിന്റെ സ്ഥിതിയിതാണെങ്കിൽ നാട്ടുകാർക്ക് കൊടുക്കുന്ന ബസ്സിന്റെ സ്ഥിതിയെന്തായിരിക്കും? വാഗ്ദാനങ്ങളൊന്നും നിറവേററാത്ത ഈ ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്ന ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ എതിർക്കുന്നു.

ശ്രീ. സിദ്ധാർത്ഥൻ കാട്ടുങ്ങൽ: സർ, ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന രണ്ടു ധനാഭ്യർത്ഥനകളേയും ഞാൻ ശക്തിയായി പിൻതാങ്ങുന്നു. ആരുതൊട്ടാലും കൈപൊള്ളുന്ന, അല്ലെങ്കിൽ കൈപൊള്ളിക്കുന്ന രണ്ടു വകുപ്പുകളെക്കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ ചർച്ച നടക്കുന്നത്. എക്സൈസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനെപ്പററി ചർച്ച വന്നിട്ടുള്ളപ്പോഴെല്ലാം ആരോപണവും വന്നിട്ടുണ്ട്. ആര് കൈകാര്യം ചെയ്യുമ്പോഴും വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. ബഹുമാന്യനായ എക്സൈസ് വകുപ്പുമന്ത്രി ഒരു അദ്ധ്യാപകനായിരുന്നതുകൊണ്ട് അധ്യാപനത്തിൽ നിന്ന് ലഭിച്ച സാംസ്കാരികവൈഭവത്തോടും ആത്മാർത്ഥമായ സമീപനത്തോടുംകൂടിയാണ് ഈ വകുപ്പു കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. 16.61 കോടി രൂപ കഴിഞ്ഞവർഷത്തെക്കാൾ കൂടുതൽ കിട്ടുകയാണ് ഈ വർഷത്തെ എക്സൈസ് ലേലത്തിൽ. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും കറപ്ഷനു വിധേയമാകാത്ത രീതിയിലുള്ള ഒരു പുതിയ സമീപനം എക്സൈസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് സ്വീകരിച്ചതിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പേരിലാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇത്രയും വർദ്ധിച്ച റവന്യൂ ഉണ്ടായത് എന്നുള്ളത് പറയാതിരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് കാതലായ വരുമാനമുണ്ടാക്കിത്തരുന്ന ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറാണ് എക്സൈസ്. ഗവൺമെൻറ് ഒരു പൈസപോലും മുതൽമുടക്കാതെ സംസ്ഥാനത്തിന് വമ്പിച്ച റവന്യൂ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കുകയും ലക്ഷക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികൾക്ക് ജോലിനൽകുകയും ചെയ്യുന്നതോടൊപ്പം വികസനപരമായ മേഖലയിലും ഈ വരുമാനത്തിൽനിന്നും വലിയൊരു ഭാഗം ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൻെറ ദൈനംദിനകാര്യത്തിൽ, നിലവിലുള്ള എക്സൈസ് നിയമങ്ങൾ വ്യാഖ്യാനിക്കുന്നതിൽ കർശനമായ നിയന്ത്രണവും കരുതലും ആവശ്യമാണ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ഇഷ്ടാനിഷ്ടങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് ഇത് വ്യാഖ്യാനിക്കാനും വിശദീകരിക്കാനും ഇടകൊടുക്കാത്ത രീതിയിൽ ഇതിന് ഒരു ശരിയായ ചിട്ട ഉണ്ടാക്കേണ്ടതാവശ്യമാണ്. അതിനനുസരിച്ച് ഇന്ന് നിലവിലുള്ള അപാകതകൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതാണ്. ഇക്കൊല്ലം ലഭിക്കുന്ന 45.3 കോടി രൂപ ഈ ഗവൺമെൻറിന് സാമ്പത്തികമായി വളരെയേറെഗുണംചെയ്യുമെങ്കിലും ലക്ഷക്കണക്കിനാളുകൾക്ക് മദ്യപാനാസക്തി വളർത്തുന്നരീതിയിലുള്ള ഒരു സമീപനം നമ്മുടെ ഗവൺമെൻറിൻെറ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല. റവന്യൂവരുമാനം കൂടുതൽ ലഭിക്കുമെങ്കിലും മദ്യപാനാസക്തിക്കെതിരായി ശക്തമായ ഒരു പ്രചാരവേല, സോവിയററ് റഷ്യപോലെയുള്ള രാജ്യങ്ങളിലുള്ളതുപോലെ നമ്മുടെ രാജ്യത്തും ഉണ്ടാകേണ്ടതാവശ്യമാണ്. പൊതുജനപങ്കാളിത്തത്തോടുകൂടിതന്നെ അത് നടത്തേണ്ടതാവശ്യമാണ്. മദ്യം ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന ദുരന്താനുഭവങ്ങളെക്കുറിച്ച് ജനങ്ങളെ ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ അത്തരം നടപടി വളരെ ആവശ്യമാണ്. ഇന്ന് മദ്യപാനാസക്തി വളർന്നുവളർന്ന് പൊതുരംഗം തന്നെ വളരെ മോശമായിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ ആഫീസുകളിലും പൊതുസ്ഥാപനങ്ങളിലും 'ഒരു സ്മാൾ അടിച്ച്' വരുന്നത് ഒരു മാന്യതയായിത്തന്നെ തീർന്നിരിക്കുന്നു. ഈ മാന്യത നമ്മുടെ വിദ്യാലയങ്ങളിലേക്കും കോളേജുകളിലേക്കും വ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നുപറയാതിരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ല. മദ്യപിക്കാത്തവർക്ക് ഇന്ന് സമൂഹത്തിൽ ഒരു മാന്യതയുമില്ലാത്ത സ്ഥിതിയാണ്. അൽപം മദ്യപിച്ചാൽമാത്രമേ ഇന്ന് സമൂഹത്തിൻെറ മുൻനിരയിൽ പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ കഴിയൂയെന്നുള്ള ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം സംജാതമായിട്ടുണ്ട്. ഈ സ്വഭാവം രാഷ്ട്രീയത്തിലേക്കുംകൂടി അൽപ്പാൽപമായി വ്യാപിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ മാന്യതയുടെ പൊയ്മുഖം തകർക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പരിതഃസ്ഥിതി സൃഷ്ടിക്കാൻ ഗവൺമെൻറ് മുൻകൈയെടുക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. മദ്യപാനാസക്തി വളർത്തുന്നതിനെ നിയന്ത്രിക്കാൻ നിയമങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും ആ നിയമങ്ങൾ ഇന്ന് കർശനമായി പാലിക്കപ്പെടുന്നില്ലെന്നുള്ളത് ദയനീയമായ ഒരു സത്യമാണ്. ഷാപ്പുകൾ നടത്തുന്നതിന് 400 അടിക്കുള്ളിൽ അമ്പലങ്ങളോ പള്ളികളോ മദ്രസകളോ വിദ്യാലയങ്ങളോ ഉണ്ടെങ്കിൽ നടത്താൻ പാടില്ലെന്നാണ് നിയമം. പക്ഷേ, ഇന്ന് സ്ഥിതി മറിച്ചാണ്. ഇന്ന് സംസ്ഥാനത്ത് ഷാപ്പുകൾ തുറക്കുന്നെങ്കിൽ ഈ പറഞ്ഞവയുടെ അടുത്തുമാത്രമേ തുറക്കൂ എന്നുള്ള സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. സെക്രട്ടേറിയററിൻെറ താഴെ, മന്ത്രിമാരുടേയും എക്സൈസ് കമ്മീഷണർമാരുടെയും മൂക്കിനു താഴെ ഷാപ്പുകൾ തുറന്നിട്ടുള്ളത് എവിടെയാണെന്നു പരിശോധിച്ചാൽ അത് വളരെ വ്യക്തമാകും. യൂണിവേഴ്സിററി കോളേജിനടുത്ത്, മാർഇവാനിയോസ് കോളേജിനടുത്ത്, മഹാത്മാഗാന്ധി കോളേജിനടുത്ത്, ജനറൽ ആശുപത്രിയുടെ മുന്നിൽ ഇങ്ങനെ വിദ്യാഭ്യാസസ്ഥാപനങ്ങളുടെയും ആശുപത്രിയുടെയുമൊക്കെ മുൻപിൻ ഇഷ്ടംപോലെ ഷാപ്പുകൾ തുറന്ന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മദ്യം സേവിക്കാനുള്ള അവസരം ഉണ്ടാക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ വളർന്നു വരുന്ന തലമുറയ്ക്കും പ്രത്യേകിച്ചു വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും തിരുവനന്തപുരത്ത് ചില പ്രത്യേക സ്ഥലങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നവർക്കും ഇത് പ്രചോദനം നൽകുന്നു. ഇത് തടയണം, നിർബന്ധമായി തടയണം. ഇന്ന് നിലവിലുള്ള നിയമപ്രകാരം ഒരു മെയിൻ ഷാപ്പിന് രണ്ടു ഉപഷാപ്പും മലയോര പ്രദേശങ്ങളിൽ നാല് ഉപഷാപ്പും തുറക്കാമെന്നാണ് വ്യവസ്ഥ. ഈ ഉപഷാപ്പുസമ്പ്രദായം പാടേ നിർത്തൽ ചെയ്യണം. ഒരു ഭാഗത്ത് എക്സൈസിൽവർദ്ധനവുണ്ടാകുന്നതോടുകൂടി കൊള്ളലാഭക്കാരായ കൺട്രാക്ടർമാർ എന്തുചെയ്തും കാശുണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള ഒരുപാധിയെന്ന നിലയിൽ കരുതുന്ന ഈ ഉപഷാപ്പുസമ്പ്രദായം ഇല്ലായ്മചെയ്യണം, അതിനാവശ്യമായ സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുത്ത് ഇല്ലായ്മചെയ്യണം എന്നാണെനിക്കഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

അതുപോലെതന്നെ ഇതു തിരുവനന്തപുരത്തും മിക്ക പട്ടണങ്ങളിലും, മാത്രമല്ല ഉൾനാടുകളിൽപോലും മദ്യത്തിന്റെ അതിപ്രസരം വളരെയേറെ വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നു. മാടക്കടകളിലും പെട്ടിക്കടകളിലും സർവ്വത്ര മദ്യം ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. ഊണ് കഴിക്കുന്നതിനു മുമ്പ് അൽപ്പം അടിച്ചാൽ മാത്രമേ ഊണു പൂർത്തിയാകൂ എന്നുള്ളത് വന്നിരിക്കുന്നു. ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്കുപോലും കുപ്പി വിഴുങ്ങിയാലേ കാര്യങ്ങൾ നടക്കൂ എന്നുള്ള സ്ഥിതിയാണ് ഇന്നുള്ളത്. അതിനു വിധേയമാകാത്തവരുടെ അടുത്തുനിന്ന് കാര്യങ്ങൾ നടക്കാൻ വിഷമമാണ്. പല പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലുംനിന്ന് ലോണും മററും ലഭിക്കുന്നതിന് ഏററവും വലിയ ഉപാധിയായി ഈ മദ്യം മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ലൈസൻസ് ഇല്ലാതെ ഹോട്ടലുകളിലും മാടക്കടകളിലും അതുപോലുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലും മദ്യം വിൽക്കുന്നതു നമ്മുടെ റവന്യൂ വരുമാനത്തെ ബാധിക്കുമെന്നുള്ളത് കൊണ്ടുകൂടി ഇത്തരം സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇതു നിയന്ത്രിക്കാനും നിറുത്താനുമുള്ള കർശനമായ നടപടികൾ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു സ്വീകരിക്കണം. ബാർ ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതിന് ചില വ്യവസ്ഥകളുണ്ട്. ചില പ്രത്യേക വ്യക്തികൾക്ക് കൊടുക്കുകയും ചില പ്രത്യേക വ്യക്തികൾക്കു കൊടുക്കാതെയിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുവെന്ന ആരോപണം പണ്ടു മുതലേ ഉള്ളതാണ്. അതെല്ലാം അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിന്, പന്ത്രണ്ടിനപരിപാടിയുടെ ഭാഗമായി ഇതിൽ പറയുന്ന വ്യവസ്ഥകൾക്കു വിധേയമായി ബാർ ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതു നിയന്ത്രിക്കുകയും അതോടൊപ്പം ഈ വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കുന്നവർക്കു പക്ഷപാതം ഇല്ലാതെ കൊടുക്കുകയും ചെയ്യണമെന്നാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന.

അതുപോലെതന്നെ ഇന്നു നമ്മുടെ ഷോപ്പുകൾ ലേലം വിളിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ ഏതാനും ചില കുത്തകക്കാർക്കാണ് പോകുന്നത്. അവരാണ് ഇന്നു നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഷോപ്പുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ഈ കുത്തക അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിന് ചില നടപടികൾ ഗവൺമെൻറ് സ്വീകരിക്കണം. കുടിശ്ശികയുള്ള കൺട്രാക്ടർമാർ, 20 ശതമാനം അടച്ചെങ്കിൽ മാത്രമേ ലേലത്തിൽ പങ്കുകൊള്ളാൻ പാടുള്ളൂ എന്നാണ് വ്യവസ്ഥ. പക്ഷേ ഈ കോൺട്രാക്ടർമാർ ഗവൺമെൻറിനെ സമീപിച്ച് ഒരു എക്സംപ്ഷൻ വാങ്ങി ലേലത്തിൽ പങ്കെടുക്കുന്നു. അതുമൂലം ഗവൺമെൻറിന് നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അതോടൊപ്പം വൻകിട കോൺട്രാക്ടർമാർ സംഘടിതമായി ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെ കൊള്ളയടിക്കാനുള്ള ശക്തി സംഭരിച്ചിരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് കുടിശ്ശികയ്ക്കു എക്സംപ്ഷൻ കൊടുക്കുന്നപരിപാടി പൂർണ്ണമായി നിറുത്തണം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കുടിശ്ശികയുള്ളവർ ലേലത്തിൽ പങ്കുകൊള്ളുന്ന പതിവും അവസാനിപ്പിക്കണം. റേഞ്ചുകളിൽ ലേലം നടക്കുമ്പോൾ മൊത്തമായി ലേലം വിളിക്കാതെ ഓരോ റേഞ്ചിലും പ്രത്യേക ദിവസങ്ങളിൽ ലേലം വിളിക്കുന്ന ഒരു പുതിയ പതിവ് ഉണ്ടാക്കണം. അങ്ങനെ ഒരു പതിവ് ഉണ്ടാക്കിയാൽ ലേലത്തിൽ മൽസരിക്കാൻ കൂടുതൽ കോൺട്രാക്ടർമാർ രംഗത്തു വരും. കൂടുതൽ വരുമാനം ഗവൺമെൻറിന് ലഭിക്കുന്ന ചുററുപാട് ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്യും. കള്ളുഷോപ്പും ചാരായഷോപ്പും—ഒരേസ്ഥലത്തു നടത്താൻ പാടില്ലായെന്ന് ചില താലൂക്കുകളിൽ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ നിർബന്ധം പിടിക്കുന്നു. കാർത്തികപ്പള്ളി താലൂക്ക് അതിനൊരുദാഹരണമാണ്. ചാരായഷോപ്പും കള്ളുഷോപ്പും ഒരേസ്ഥലത്തു നടത്താൻ പാടില്ല. തൊട്ടടുത്ത റേഞ്ചിൽ നടത്താം. അതിന് നേതൃത്വം കൊടുത്ത ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ആരായിരുന്നാലും ആ പക്ഷപാതപരമായ നയം അവസാനിപ്പിക്കണമെന്ന് ഗവൺമെൻറിനോട് അഭ്യർത്ഥന ഉണ്ട്.

അതുപോലെതന്നെ കള്ളവാററു സമ്പ്രദായം നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഒരു കുടിൽ വ്യവസായമായി നിലനിൽക്കുകയാണ്. കള്ളവാററ് അവസാനിപ്പിക്കുന്നതിന് നമുക്ക് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ഉണ്ടെങ്കിലും അതു കണ്ടുപിടിക്കുന്നതിന് ആധുനികമായ മിഷനറിയോ വാഹന സൗകര്യങ്ങളോ അവർക്ക് ഇല്ല. വേണ്ടത്ര സംവിധാനമില്ല. അതെല്ലാം കൊടുത്തുകൊണ്ട്, ഈ വൃത്തികെട്ട സാധനങ്ങൾ ഇട്ട് വാററി മനുഷ്യൻെറ ആരോഗ്യം കാർന്നുതിന്നുന്ന ചാരായം ഉണ്ടാക്കുന്ന ഈ കള്ളവാററു സമ്പ്രദായം കർശനമായി നിറുത്തൽ ചെയ്യാൻവേണ്ടി ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ വിജിലൻസ് സ്കോഡും ജില്ലകൾതോറും ഫ്ളൈയിംഗ് സ്കോഡും ഉണ്ടാക്കി ആധുനിക ഉപകരണങ്ങളും നൽകണം. ഇന്ന് കള്ളവാററു പിടിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ഏതെങ്കിലും കോൺട്രാക്ടർമാർ നൽകുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ കയറി അവർ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന, അവർക്കു വൈരാഗ്യം ഉള്ള ആളുകളെ പിടിക്കുന്ന സമ്പ്രദായംപോലും ആയി മാറിയിരിക്കുന്നു. കണ്ണൂരിൽനടന്ന ദാരുണമരണത്തെപ്പററി ഇന്നത്തെ പത്രത്തിൽ കണ്ട വാർത്ത അതിന് ഉദാഹരണമാണ്. ചില കോൺട്രാക്ടർമാർ നൽകുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ കയറിയിരുന്ന്, കോൺട്രാക്ടർമാർ അയയ്ക്കുന്ന ഗുണ്ടകളെയും കൂട്ടി കള്ളച്ചാരായം പിടിക്കാൻ പോകുന്നു. വൈരാഗ്യം തീർക്കുന്ന ഈ നടപടി ശരിയല്ല. എക്സൈസ്കാർക്ക് ആളുകളെ മർദ്ദിക്കാനുള്ള അവകാശമില്ല. പോലീസിൻെറ സഹായംതേടി കള്ളവാററു പിടിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമാണ് അവർ സ്വീകരിക്കേണ്ടത്. ഇതും കർശനമായി നിയന്ത്രിക്കണം എന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. മദ്യപാനാസക്തി നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും നിലവിലുള്ള ചട്ടങ്ങൾ കർശനമായി പാലിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ സമീപനം നമ്മുടെ ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി സ്വീകരിക്കണം എന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

നമ്മുടെ നാട്ടിൻപുറങ്ങളിലുള്ള കള്ളുഷോപ്പുകൾ വൃത്തിഹീനമാണ്. ഹോട്ടലുകളും മററും നടത്തണമെങ്കിൽ ലൈസൻസ് സമ്പ്രദായം ഉണ്ട്. വളരെ ഹൈജീനിക് ആയിരിക്കണമെന്ന വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. പക്ഷേ നമ്മുടെ പല ഷോപ്പുകളും വൃത്തിഹീനമാണെന്നാണ് അറിവ്. ഞാൻ പോയിട്ടില്ല. ഇന്ന് ഷോപ്പുകളിൽ ശുചിത്വം പാലിക്കാനുള്ള നടപടി ഗവൺമെൻറ് സ്വീകരിക്കണം. ഇന്ന് ഉപഷോപ്പുകൾക്ക് ലൈസൻസ് സമ്പ്രദായം ഉണ്ടെങ്കിൽക്കൂടി, മെയിൻ ഷോപ്പുകൾക്ക് രണ്ടു ഉപഷോപ്പുകളും മലയോര പ്രദേശങ്ങളിൽ നാലു ഉപഷോപ്പുകളും ആണെന്ന വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടെങ്കിൽക്കൂടി, ഒന്നൊന്നും പാലിക്കാതെ എല്ലാ മുക്കിലും

മൂലയിലും മൽസരിച്ച് ഉപഷോപ്പുകൾ ..റക്കുന്നതു കാണാം. ചാരായത്തിന്റെ വില കുറച്ചു എന്നുള്ള ബാന കൾ നാട്ടിൽ പുറങ്ങളിൽ ഉടനീളം കാണാം. ഒരു ഷോപ്പിൽ പത്തു പൈസ കുറവാണെങ്കിൽ വേറൊരു ഷോപ്പിൽ പതിനഞ്ചുപൈസ ക..റവാണ്. ഇത് വല്ലാത്ത സ്ഥിതി വിശേഷമാണ്. അപ്പർപ്രൈമറിയിൽ പഠിക്കുന്ന ചെറിയ കുട്ടികൾ പോലും കുടിച്ചു സ്കൂളിൽ വരുന്നുവെന്നു പറഞ്ഞാൽ അത് അധികപ്പററല്ല സർ. ഈ സ്ഥിതിവിശേഷം മാറണമെങ്കിൽ നമ്മുടെ ഗവൺമെൻറ് സ്കൂളുകളും ആശുപത്രികളും സ്ഥാപിക്കുന്നതുപോലെ ഇന്നയിന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ ഷോപ്പുകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ പോകുന്നു എന്ന നോട്ടിഫൈ ചെയ്ത്, ടോഡി വെൽഫയർ ബോർഡിൽനിന്നോ മററെവിടെനിന്നെങ്കിലുമോ പണം കടമെടുത്ത് ഗവൺമെൻറുടമയിൽ ചാരായഷോപ്പുകൾ ഇടാനുള്ള കെട്ടിടങ്ങൾ നിർമ്മിച്ച് കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് വാടകയ്ക്കു കൊടുക്കണം.

ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് കൂടുതലായി ഒന്നും പറയുന്നില്ലെങ്കിലും, എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ ഇരിഞ്ഞാലക്കുടയിൽ ഒരു ബസ്സ്റേറഷൻ നൽകാമെന്ന് തൃശ്ശൂരിലെ എം. എൽ. എ.മാർ വിളിച്ചുകൂട്ടിയ യോഗത്തിൽവച്ച് മന്ത്രി ഉറപ്പു നൽകിയിരുന്നത്, പാലിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുണ്ട്. ബസ്സ്റേറഷനുവേണ്ടി രണ്ടേക്കർ സ്ഥലം തരാൻ തയ്യാറായതുകൊണ്ട് ഗവൺമെൻറ് ആ ഉറപ്പ് പാലിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. തൃശ്ശൂരിലെ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ കാര്യം പറഞ്ഞാൽ, ഒല്ലൂര്, കൊടകര മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിൽ തൃശ്ശൂരിൽ നിന്ന് ബസ്സിൽ പോകാൻ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ അനുവദിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ ശക്തിയായി പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. കെ. അനിരുദ്ധൻ: മി. സ്പീക്കർ സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു. ഇതിന് കാശ് അനുവദിച്ചുകൊടുക്കുന്നതു വളരെ അപകടമാണെന്നു തോന്നുന്നു സർ. ഇവിടെ പരാമർശിക്കപ്പെട്ടത് എക്സൈസ് കണ്ടമാനം കാശ് ഉണ്ടാക്കാൻ ആളുകളെ കള്ളുകുടിപ്പിക്കുന്നു, പിന്നെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ കാര്യത്തിൽ ആളുകളെ ഉപദ്രവിക്കാനും ആളുകൾക്ക് സ്ഥിരമായി ഇങ്ങനെ മരണം സംഭവിക്കാൻ ഇടയാക്കുന്ന വണ്ടി ഓടിക്കുന്നതിന് എന്നെല്ലാമാണ്. ഇതല്ലാതെ മററു പട്ടികകളൊന്നും ഇവിടെ സംസാരിച്ചവരാരുംതന്നെ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇവിടെ സംസാരിക്കാത്ത മററുകാര്യത്തിലേക്കുകടക്കാം. റോഡിൽകൂടിയാണ് പ്രധാനമായും നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട്. കടലിൽക്കൂടിയും അതുപോലെതന്നെ കായലിൽക്കൂടിയും ട്രാൻസ്പോർട്ടുകൾ നമ്മൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. വിമാനം എയറിൽക്കൂടി നടത്താനുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ പെട്ടെന്നു കൊണ്ടുവരാത്തതുകൊണ്ടു പലർക്കും പരാതി. തൽക്കാലം നമ്മുടെ കടലിൽക്കൂടി ഇറക്കുന്ന ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് അൽപ്പം ഒന്നു സംസാരിക്കാം. ദയവായി മന്ത്രിയും കൂട്ടരും ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നപേക്ഷ.

ആദ്യമായി നമ്മൾ കടലിൽ കപ്പലിറക്കാൻ പോയത് 1976-ൽ ആണ്. 1976-ൽ പോയി 1967-ലെ ഒരു കപ്പൽ വാങ്ങി. അതായത് 1967-ലെ മോഡൽ; 1967-ൽ നിർമ്മിച്ചത്. അതു നമുക്കു വാങ്ങിച്ചുതന്നത് ലെസോർഡ് ബ്രദേഴ്സ് എന്ന ഒരു ലണ്ടൻ കമ്പനിക്കാരനാണ്. ഈ കപ്പൽ വാങ്ങിക്കുമ്പോൾ അതിനു ചില വ്യവസ്ഥകളുണ്ടായിരുന്നു. ആ വ്യവസ്ഥകളനുസരിച്ച്, ഈ കപ്പൽ വാങ്ങിക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ അണ്ടർ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വാട്ടർ പാർട്സ് നേരാംവണ്ണം പരിശോധന നടത്തണമെന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ പരിശോധന നടത്തുമ്പോൾ ബൈയറും സെല്ലറും തമ്മിൽ ചില ധാരണ കളുണ്ട്, കാൺട്രാക്ററുണ്ട്. ആ പരിശോധന നടത്തുമ്പോൾ കപ്പലിന്റെ അണ്ടർവാട്ടർ പാർട്ടിന് എന്തെങ്കിലും തകരാറുണ്ടെങ്കിൽ അതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം, അതിന്റെ ചെലവ്, സെല്ലർ വഹിക്കണം. ഒന്നുമില്ലെങ്കിൽ ഇതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം, അതിന്റെ തുക, ബൈയർ വഹിക്കണം. അതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു എസ്ററിമേററു തയ്യാറാക്കി. ആ എസ്ററിമേററു തയ്യാറാക്കി അതിനെക്കാളും നാലു ലക്ഷത്തിൽ ചില്വാനം രൂപ വിലയുള്ള അമേരിക്കൻ ഡോളർ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട് എന്നാണറിവ്. ഇതു സംബന്ധിച്ച് മററുചില വിവരങ്ങൾ പുറത്തു വന്നിരിക്കുന്നു. അണ്ടർവാട്ടർ പാർട്സ് നന്നാക്കാൻ ഒരുങ്ങിയത് ഏതാണ്ട് 7-2-1976-ൽ ആണ്; കപ്പൽ നമ്മുടെ ഡ്രൈ ഡോക്കിലേക്കു കൊണ്ടുപോയി, അണ്ടർ വാട്ടർ പാർട്സ് ശ്രദ്ധിക്കാൻവേണ്ടി. അങ്ങനെ തൂക്കി ഉയരെ കയററി ഒരു പരിശോധന നടത്തി. നേരത്തേ മനസ്സിലാക്കേണ്ട ഒരു കാര്യമുണ്ട്. അങ്ങനെ പരിശോധന നടത്തുമ്പോൾ ഡിഫെക്ററ് ഉണ്ടെങ്കിൽ അതു സംബന്ധിച്ച ബിൽ വന്നശേഷം കാശുകൊടുത്താൽ മതി. പക്ഷേ 7-2-1976-ൽ ഡ്രൈ ഡോക്കിൽ കയററിയ കപ്പലിന് അതിനേക്കാൾ രണ്ടാഴ്ചയ്ക്കുമുൻപ് അതിന്റെ കാശു കൊടുത്തിരിക്കുന്നു; എസ്ററിമേററ് എമൗണ്ടിനെക്കാൾ 4 ലക്ഷത്തിൽ ചില്വാനം രൂപ. അതുമാത്രമല്ല, ഈ കപ്പൽ വാങ്ങിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ക്രെഡിററ് ഫെസിലിററി കൊടുത്തത് ഒരു അമേരിക്കൻ ബാങ്കാണ്; ചേസ് മാൻഹാട്ടൻ ബാങ്ക്. അതിന്റെ ലണ്ടൻ ബ്രാഞ്ച് മുഖാന്തരമാണ് നമുക്ക് ക്രെഡിററ് ഫെസിലിററി തന്നത്. ആ ക്രെഡിററ് ഫെസിലിററി അവർ തന്നത് 5.6 മില്യൻ യു. എസ്. ഡോളർ ആയിരുന്നു. എന്നാൽ നാം അതിന്റെ 10 പെർസെൻറ് ഡിപ്പോസിററ് ചെയ്തത് ഉൾപ്പെടെ അവരുടെകൈയിൽ നമ്മൾ ആകെ കൊടുത്തതായി ഉണ്ടായിരുന്നത് 6.21 മില്യൻ അമേരിക്കൻ ഡോളറായിരുന്നു. പലിശകൂടെ ചേർത്ത് 10 പെർസെൻറുകൂടെ ചേർക്കുമ്പോൾ ഏതാണ്ട്, വില കൊടുത്തുതീർന്നപ്പോൾ 13,344 ഡോളർ മിച്ചം വരും. 13,344 ഡോളർ മിച്ചം വന്നപ്പോൾ 13,344 ഡോളർ അതിന്റെ പർച്ചേസർ, അതായത് ഷിപ്പിംഗ് കോർപ്പറേഷൻ, ഏററുവാങ്ങി. സർ, ഈ കാശ് എവിടെപ്പോയി? 13,344 ഡോളർ എവിടെപ്പോയി, കപ്പൽ വാങ്ങിക്കാൻ പോയ ആദ്യത്തെ കച്ചവടത്തിൽ? ആ കാശ് എട്ടൊൻപതു മാസക്കാലം എവിടെയായിരുന്നുവെന്ന് അറിഞ്ഞുകൂട. അതേയവസരത്തിൽ ഷിപ്പിംഗ് കോർപ്പറേഷന്റെ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ ചെയർമാൻ ആണ് അതിന്റെ ബാലൻസ് ഷീററിൽ ഒപ്പുവയ്ക്കേണ്ടത്. ചെയർമാൻ മോശക്കാരനായിരുന്നില്ല; കോ-ഓപ്പറേററിവ് സൊസൈററിയിലെ ഒൻപതാം ക്ലാസുകാരൻ സെക്രട്ടറിയായിരുന്നില്ല; ചെയർമാൻ പള്ളിക്കൂടത്തിലെ ബി. എ. ക്കാരൻ കണക്കെഴുത്തുകാരനായിരുന്നില്ല. ചെയർമാൻ ഭേദപ്പെട്ട ആളായിരുന്നു. ഭരണകക്ഷി നേതാവും പ്രതിപക്ഷ നേതാവും എല്ലാം അതു പറയുന്നുണ്ട്.—കേപ്പബിൾ പീപ്പിൾ; അറിയാവുന്ന ആളുകൾ; 'നോഹൗ' ഉള്ള ആളുകൾ; പെട്ടെന്ന് ഗ്രാസ്പ് ചെയ്യുന്നവർ—ആരെന്നറിയാമോ? ഐ. എ. എസ്സുകാർ. വെറും ഐ. എ. എസ്സുകാരനല്ല. നമ്മുടെ ചീഫ് സെക്രട്ടറി. ചീഫ് സെക്രട്ടറി അതിന്റെ അടിയിൽ ഒപ്പുവച്ചു, പതിമൂവായിരത്തിൽ ചില്വാനം അമേരിക്കൻ ഡോളർ നാം ഏററുവാങ്ങിയിരിക്കുന്നു എന്നും അത് ഷിപ്പിംഗ് കോർപ്പറേഷന്റെ അക്കൗണ്ടിൽ ഉണ്ട് എന്നും. കളവായിട്ടാണു സർ അതു ചെയ്തത്. എട്ടൊൻപതുമാസക്കാലം അത് അങ്ങനെ ഇരുന്നു. ആരെന്നറിഞ്ഞുകൂടാത്ത വേറെ ഒരുത്തൻ കൊണ്ടുചെന്ന് തുക ഒടുക്കി. ആ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തുക ഒടുക്കിയവനും നമ്മുടെ ഷിപ്പിംഗ് കോർപ്പറേഷനും തമ്മിൽ എന്തു ബന്ധമെന്ന് ഇതുവരെ ആർക്കും അറിയുകയില്ല. ആർക്കും പരിചയമില്ലാത്ത ഒരു ജി. ബി. ആർ. വാൻവെല്ലഡൈസ്. ജി. ബി. ആർ. വാൻവെല്ലഡൈസും ഈ ഷിപ്പിംഗ് കോർപ്പറേഷനും നമ്മുടെ അന്നത്തെ മന്ത്രിമാരും തമ്മിൽ എന്തു ബന്ധം ഉണ്ടായിരുന്നു എന്ന് ആർക്കും അറിയില്ല. അങ്ങനെ ഈയാൾ, എവിടെനിന്നോ ഒരു അൺനോൺ പേഴ്സണാലിററി, കൊണ്ടുപോയി നമ്മുടെ ഷിപ്പിംഗ് കോർപ്പറേഷന്റെ അക്കൗണ്ടിൽ ഈ പതിമൂവായിരത്തിൽ ചില്വാനം അമേരിക്കൻ ഡോളർ ഈ ബാങ്കിൽ ഒടുക്കി. കൊള്ളാം: കപ്പൽ കച്ചവടത്തിലെ ആദ്യത്തെ തുടക്കം; കപ്പൽ വാങ്ങിക്കുമ്പോൾ പ്രധാനമായും ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ചില കാര്യങ്ങൾ ഉണ്ടെന്ന് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടവർ പറയുന്നു. ഒന്നാമത് അതിന്റെ ആട്ടോമാററിക് നാവിഗേററർ പ്രധാനമാണു സർ. ഒരു മോഡേൺ ഷിപ്പിന് അതിന്റെ ആട്ടോമാററിക് നാവിഗേററർ അതിപ്രധാനമാണ്. നമ്മുടെ ഇപ്പോഴത്തെ കപ്പലിൽ —ഈ വാങ്ങിച്ച കപ്പലിന്റെ പേരുകൂടി ഞാൻ പറയാം: 'വോസ്കോസോവർ'—

ശ്രീ. വി. ജെ. ജോസഫ്: അപ്പുറത്തുനിന്നു പറയുന്നതൊന്നും ഇവിടെ വ്യക്തമായി കേൾക്കാൻ വയ്യ; ആ ഭാഗത്തുനിന്നു പലരും സംസാരിക്കുന്നതു വ്യക്തമായി കേൾക്കാൻ വയ്യ.

ശ്രീ. കെ. അനിരുദ്ധൻ: വ്യക്തമായി കേൾപ്പിക്കാം. മൈക്കിന്റെ എന്തൊ തകരാറായിരിക്കാം.

ഒരു മോഡേൺ വെസ്സലിന് ആട്ടോമാററിക് നാവിഗേററർ അതിപ്രധാനമാണ്. എന്നാൽ ഇതുവരെ ഇതിന്റെ ആട്ടോമാററിക് നാവിഗേററർ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. രണ്ടാമത്, 'ഫുള്ളി എയർ കൺഡീഷൻഡ്' എന്നു പറഞ്ഞാണ് കപ്പൽ വാങ്ങിയത്. എന്നാൽ അതിന്റെ 90 ശതമാനം ഭാഗത്തും എയർകണ്ടീഷൻ ഇന്നും പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. മൂന്നാമത്. ലക്ഷക്കണക്കിനു രൂപ വിലപിടിപ്പുള്ള നിരവധി ക്രെയിനുകൾ അതിൽ ഉണ്ട്; ആട്ടോമാററിക്ക് ക്രെയിനുകൾ: അതിൽ ഒരൊററ ക്രെയിൻപോലും ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല. എന്നു മാത്രമല്ല, എല്ലാ പോർട്ടിലും ചെല്ലുമ്പോൾ ഒരു ദിവസവും രണ്ടുദിവസവും നാലുദിവസവും കാത്തുകിടക്കുകയും ലക്ഷക്കണക്കിനു ഡോളർ അവിടങ്ങളിലെ ഹയേർഡ് ക്രെയിൻസിന് കൊടുത്തു കൊണ്ടിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇതാണു സർ, നമ്മുടെ കപ്പൽ കച്ചവടത്തിലെ ആദ്യത്തെ കാര്യം. ഡ്രൈ ഡോക്കിൽ പോയതിന് 4 ലക്ഷം രൂപ അധികം കൊടുത്തു. ഈ വാങ്ങിച്ചകാശ് എവിടെയെന്നറിയില്ല. ചീഫ് സെക്രട്ടറി എഴുതി ഒപ്പുവെച്ചു, നമ്മുടെ കൈവശമുണ്ടെന്നും ലണ്ടൻ ബാങ്കിൽ കിടപ്പുണ്ടെന്നും. ഇല്ലായിരുന്നു സർ. വേറെ ഒരുത്തൻ ഏഴു മാസം കഴിഞ്ഞ് കൊണ്ടുചെന്ന് ഒടുക്കി. അതിനെക്കുറിച്ച് ആക്ഷേപം വന്നു. ഇതിനകം ആ കാശ് എവിടെപ്പോയി? പ്രധാനമായും ഈ 13,000 ത്തിൽ ചില്വാനം അമേരിക്കൻ ഡോളർ അപഹരിക്കുക എന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടി ഷിപ്പിങ് കോർപ്പറേഷനിലെ ചുമതലപ്പെട്ട ആളുകളാരോ ഇത്തരത്തിൽ പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നു എന്നു മാത്രമാണ് കാര്യമായി സംശയിക്കുന്നത്. അതിനെക്കുറിച്ചു ഒരു വിജിലൻസ് അന്വേഷണവും നടക്കുന്നുണ്ട്. ആ വിജിലൻസ് അന്വേഷണം തേച്ചുമാച്ചുകളയാൻ നമ്മുടെ ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരും, എന്റെ അറിവിൽ മന്ത്രിമാരടക്കമുള്ളവരും, ചെറുതായി ശ്രദ്ധ ചെലുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ആ വിജിലൻസ് അന്വേഷണം അങ്ങനെ തള്ളിക്കളയാൻവേണ്ടി ശ്രമിക്കുകയാണ്. അതു ചെയ്യരുതു സർ. കപ്പലിന്റെ കാര്യത്തിൽ ആദ്യമായി നടത്തിയ ഒരു കാര്യമാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നമ്മുടെ റോഡിന്റെ കാര്യം മാത്രമല്ല പ്രധാനമായും പറയുന്നത്. റോഡിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഇവിടെ പലരും പറഞ്ഞു സർ. ഞാൻ ബസ്സിൽ കയറാറില്ല. കാരണം മരണത്തിൽ പേടിയുണ്ട് എന്നതുതന്നെ. എന്റെ കുട്ടികളെ ബസ്സിൽ കയറാൻ ഞാൻ അനുവദിക്കുകയില്ല. സമ്പന്നനായതുകൊണ്ടല്ല; എന്റെ കുട്ടികളോട് എനിക്കു പ്രിയമുള്ളതുകൊണ്ട്. ശ്രീ നാരായണക്കുറുപ്പും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കുട്ടികളെ ഒററയ്ക്കു ബസ്സിൽ അയയ്ക്കാൻ ഇഷ്ടപ്പെടുകയില്ല. കാരണം, പോയാൽ മരിച്ചുപോകും. നമ്മുടെ അപകടമരണങ്ങൾ ധാരാളമാണ്. അതുമാത്രമാണോ? രണ്ടായിരത്തിൽ ചില്വാനം ബസ്സുകളുണ്ട്; അതിൽ ഏതാണ്ട് അൻപതുശതമാനത്തോളം ബസ്സുകൾ ഡിഫക്ററീവാണ്. മുപ്പതുശതമാനത്തോളം ബസ്സുകൾ ഇപ്പോഴും വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ അവിടവിടെ കിടക്കുകയാണ്. ഇത്രഗൗരവമായ ഒരു മോശത്തരം ലോകത്തിൽ ഏതെങ്കിലുമൊരു ആധുനിക പ്രദേശത്ത് ട്രാൻസ്പോർട്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ കാണുമെന്ന് എനിക്കുതോന്നുന്നില്ല. പലതിലും നമ്മൾ ഭേദമാണ്—വിവരമുള്ളവരാണ്, കുളിക്കുന്നവരാണ്, പല്ലുതേക്കുന്നവരാണ്, അക്ഷരം പഠിച്ചവരാണ്. പക്ഷേ ഇക്കാര്യങ്ങളിൽ നമ്മളേക്കാളും മോശമാണെന്നു പറയുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനം തൊട്ടയൽപക്കത്തുണ്ട്. (ഞാൻ പറയുന്നില്ല അവർ മോശക്കാരാണെന്ന്.) അവരെക്കുറിച്ച് ഇൻഡ്യയിലെ ഒരു പ്രമുഖദിനപത്രമായ ഹിന്ദു പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു സർ: അവിടെ ഇപ്പോൾ ധനാഭ്യർത്ഥന കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ അതുപ്രമാണിച്ച് അതിന്റെ മന്ത്രി പറഞ്ഞ മറുപടിയാണ്:

The Minister said the seven Transport Corporations in Tamilnadu had together earned a profit of Rs. 7 crores.

ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്): തമിഴ്നാട്ടിലെ കോർപ്പറേഷന് ഓപ്പറേററിംഗ് എക്സ്പെൻഡിച്ചർ കിലോമീററിന് 58 പൈസയാണ്. ഇവിടെ 86 പൈസയാണ്.

ശ്രീ. കെ. അനിരുദ്ധൻ: ആയിരിക്കും സർ. അതൊക്കെ വസ്തുതകളാണ്; എന്നെക്കാൾ വിവരം മന്ത്രിക്കുണ്ടല്ലോ അക്കാര്യത്തിൽ. തമിഴ്നാട്ടിൽ ഏഴുകോടിരൂപ അവരുണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നുവെന്നു മാത്രമല്ല, അവർ പറയുന്നു അത് അവരുടെ കാര്യക്ഷമമായപ്രവർത്തനം മൂലമാണെന്ന്. അതുമാത്രമാണോ? വേറെയും ചിലകാര്യങ്ങളുണ്ട്. ഹിന്ദു ദിനപത്രത്തിൽ വന്നതും തമിഴ്നാടു നിയമസഭയിൽ മന്ത്രി പറഞ്ഞതുമായ കാര്യമാണ്:

The Transport Minister Mr. C. Ponnaiyan, told the Legislative Council today that the revenue derived from the M. V. Taxation Amendment Bill would be utilised for improving the roads and for providing passenger amenities at various depots and also he said that the Government had decided upon a policy of replacing old vehicles which had been on the road for more than eight years.

സർ, ഇത് നമുക്കും ബാധകമല്ലേ? 18 കൊല്ലക്കാലം ഓടിച്ചു. എന്നിട്ടും ഇപ്പോഴും അതിനെ കെട്ടിത്തൂക്കി മാററി മാററി ഓടിക്കുന്നു. 8 കൊല്ലത്തിൽ കൂടുതൽ തമിഴ്നാട്ടിലും അതുപോലുള്ള മററു സ്ഥലങ്ങളിലും ഒന്നും ഓടിക്കുകയില്ല. അതിന്റെ കണ്ടീഷൻ അത്രയ്ക്ക് മാത്രമേ ഉള്ളൂ. 7 കൊല്ലം കഴിഞ്ഞുള്ള വണ്ടികളെല്ലാം പുതിയവണ്ടികളാക്കുകയാണ് മററ് സ്ഥലങ്ങളിൽ ചെയ്യുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സർ, ഇവിടെ വണ്ടി വാങ്ങിക്കാൻ കാശില്ലെന്നാണ് പറയുന്നത്. സർ, ഇവിടെ നമ്മുടെ സർക്കാർ ജീവനക്കാർക്കു 10 കോടിരൂപ ഗവൺമെൻറ് കൊടുക്കുകയുണ്ടായി. അതിനുള്ള പ്രേരണ എന്തായിരുന്നുവെന്ന് അറിയാമോ. അയൽവക്കത്ത് കുറേക്കൂടി കഴിവുള്ള വരുമാനമുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനമുണ്ട്. അവിടെ സർക്കാർ ജോലിക്കാർക്കും കൂലിവേലക്കാരെപ്പോലെയാണ് ഫൈസ്ററിവെൽ ഡേ എന്നുള്ളത്. അവിടത്തെ ഗവൺമെൻറ് അവർക്കുംകൂടി 12 മാസം കൂടുമ്പോൾ തേയ്മാനം നികത്താൻ വേണ്ടി കാശ് കൊടുക്കാൻ എന്നെക്കൊണ്ടു സാധിക്കുകയില്ല, അതിന് കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിന്റെ സമ്മതം കൂടിവേണം; അതുകൊണ്ട് തൽക്കാലത്തേയ്ക്ക് 100 രൂപ ഓണം പ്രമാണിച്ച് കൊടുക്കാമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് 100 രൂപ വീതം കൊടുക്കുകയുണ്ടായി. അവിടെ കൊടുത്തുപോയെന്നുള്ള ഒററ കാരണം കൊണ്ട് അദ്ദേഹം ഇവിടെ ഒരു നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ തിരഞ്ഞെടുപ്പ് നടക്കുന്നതുപ്രമാണിച്ച് ഇതുവഴികടന്നുപോയപ്പോൾ ആ കാര്യം ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. അതുകാരണം ഇവിടേയും 125 രൂപ കൊടുക്കുകയുണ്ടായി. ആ സർക്കാർ ജീവനക്കാരുടെ നേതാക്കൻമാർ ഇന്നലെ ബാങ്കുഹാളിൽ പറയുന്നതുകേട്ടു ഇവിടത്തെ സർക്കാർ ജീവനക്കാർ ഇതുപോലുള്ള കൂലികൊണ്ട് വശംവദരാകുന്നവരല്ല എന്ന്. സർക്കാർ ജീവനക്കാർക്കു കൊടുക്കണം; അവർക്ക് ബോണസ് കൊടുക്കണമായിരുന്നു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ കഴിവും അതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങളുമെല്ലാം വച്ചുകൊണ്ട് അവർക്കുകൊടുക്കുന്നതിൽ പരാതിയില്ല. അത് നല്ല കാര്യമാണ്. പക്ഷേ ഈ 10 കോടി രൂപകൊണ്ടു പത്ത് അറുപതോളം ബസ്സുകൾ വാങ്ങിച്ചുകൂടായിരുന്നോ? ജീവനക്കാർക്ക് ഈ പത്തുകോടിരൂപ ധർമ്മം ചെയ്യുന്നതുപോലെ, കൊടുത്ത് ഇലക്ഷനുവേണ്ടി അവരെ സ്വാധീനിക്കാമെന്ന് വിചാരിച്ചു.

സർ, ഇവിടെ 2000 ബസ്സുകൾ സ്വകാര്യ കോർപ്പറേഷൻ ഓടിച്ചാൽ സ്വാഭാവികമായും 5000 രൂപ ഇൻകം ടാക്സ് കിട്ടും. അതുപോലെതന്നെ മററ് ടാക്സുകളും കിട്ടും. ടാക്സിനത്തിൽതന്നെ ഏതാണ്ട് 12–13 കോടി രൂപയോളം കിട്ടും. അതിന്റെ ഭാഗം കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിനും കൊടുക്കണം. ഈ കാശ് ബസ്സുകൾ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പുതിയ ബസ്സുകൾക്കുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കാമായിരുന്നു. ബസ്സ് യാത്ര ആളുകൾക്ക് അപകടം പിടിച്ച ഒന്നാണ്. പലപ്പോഴും പല ബസ്സുകളിലും നെല്ല് കുരുത്തിരിക്കുന്നതും പയറ് കുരുത്തിരിക്കുന്നതും കാണാൻ കഴിയും. തുറപ്പയെടുത്ത് ഇതിനകം തൂക്കുകയില്ല. ബ്രഷ് ചെയ്യുകയില്ല. തേച്ച് കഴുകാറില്ല. പെയിൻറ് ചെയ്യില്ല. അതാണ് ഇന്നത്തെ സ്ഥിതി. ബസ്സുകൾ കാര്യക്ഷമമായി നടത്താൻ ഒററ അടിക്ക് ഒരു സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ചു ഇവിടെവച്ച് പറയാൻ സാധിക്കുകയില്ല. എന്നിരുന്നാലും മൂന്നു നാല് സെക്ടർ ഉള്ള ഒരു റീജിയൻ ആയി സ്ററററ്ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗിനെ തിരിക്കുകയും അവർക്ക് പൂർണ്ണമായ അധികാരങ്ങൾകൊടുത്തുകൊണ്ട് എന്ത് മാർഗ്ഗം ഉപയോഗിച്ചും കാശ് ഉണ്ടാക്കി ബസ്സുകൾ ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യുകയല്ലാതെ ഈ ബസ്സുകൾ ഇട്ട് ഓടിച്ച് ഈ കൊച്ചുരാജ്യത്തിലെ സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങളുടേയും ഓഫീസ് ജീവനക്കാരുടേയും ജീവൻ പന്താടുന്ന രീതി ഉപേക്ഷിക്കണം. അതുകൊണ്ട് ഈ നിലയിൽ തുടർന്നുകൊണ്ടുപോകാൻ അരക്കാശുപോലും അനുവദിക്കാൻ പാടില്ല. ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. ടി. കുമാരൻ: സർ. ഞാൻ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പിന്താങ്ങുന്നു, ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പ്രതിപക്ഷത്തുനിന്നും ഉള്ള വിമർശനങ്ങൾ ഏറെക്കുറെ ഞാൻ അംഗീകരിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നിരുന്നാലും ഈ രംഗത്ത് കുറെയേറെ നമുക്ക് മുമ്പോട്ടു കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കുറെയേറെ ജനസേവനപരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ കൈകാര്യംചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളതാണ് എന്നെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറയാനുള്ളത്. വളരെയേറെ ജനസമ്പർക്കമുള്ള ഒരു സ്ഥാപനമാണ് ഈ കോർപ്പറേഷൻ. നിത്യേനയെന്നോണം പതിനായിരക്കണക്കിന് ആളുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട്, യാത്രചെയ്തുകൊണ്ട് ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന ഒരു സ്ഥാപനം എന്നുള്ള നിലയിൽ ജനങ്ങൾക്ക് അനുകൂലമായി സൗകര്യത്തിനനുസരിച്ച് ഇതിനെ പ്രവർത്തിപ്പിച്ച് കൊണ്ടുപോകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ തർക്കമില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ വാഹനഗതാഗതത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറയുമ്പോൾ 86,000 കിലോമീററർ റോഡ് ഉണ്ട്. ഒരു ലക്ഷം പേർക്ക് 574 വാഹനങ്ങൾ എന്ന തോതിൽ ഓടുന്നുണ്ട്. അതിലധികവും സ്വകാര്യ മേഖലയിലാണ് പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്നുള്ള കാര്യം മറക്കുന്നില്ല. മലബാർ ഏരിയായിലാണ് കൂടുതൽ സ്വകാര്യബസ്സുകൾ ഉള്ളത്. കാരണം അവിടെ ദേശസാൽക്കരിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലാത്ത പ്രദേശമാണ്. 1976–77-ൽ ആകെ 8655 ബസ്സുകൾ മാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളുവെങ്കിൽ 1977–78-ൽ 7993 ആയി അത് കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ രണ്ടാമത്തെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഏതാണ്ട് 23000 പേർക്ക് ജോലി കൊടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ള ഒരു സ്ഥാപനമാണ് ഇത്. ഈ കോപ്പറേഷന് 1976-77-ൽ തന്നെ ഉള്ള ബസ്സുകൾ 2450 ആണ്. 1977–78-ൽ 2637 ആയി വർദ്ധിച്ചു. ആകെ ഷെഡ്യൂൾ 2078 ഉണ്ടായിരുന്നത് 2231 ആയി വർദ്ധിച്ചു. ആകെ റൂട്ട് 3024 ഉണ്ടായിരുന്നത് ഇപ്പോൾ അത് 3344 ആയി വർദ്ധിച്ചു. 1977-78 വർഷത്തിൽ ഏതാണ്ട് 55–56 ലക്ഷം ആളുകൾ ബസ്സിൽ സഞ്ചരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ കോർപ്പറേഷൻ ജനങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി വളരെയേറെ പരിശ്രമിക്കുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളതാണ് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. എന്നാലും ജനങ്ങൾക്ക് പലപല പ്രശ്നങ്ങളും ഉണ്ട്. അത് ഇവിടെ ശ്രീ. രാഘവൻ മാസ്ററും സഖാവ് അനിരുദ്ധനും പറയുകയുണ്ടായി. അതിനോടെല്ലാം ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. കാരണം ഇന്ന് നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു പ്രശ്നം തന്നെയാണ്. യാത്രക്കാർക്ക് വളരെയേറെ ക്ലേശങ്ങൾ അനുഭവിക്കേണ്ടതായി വരുന്നുണ്ട്. അത് നമ്മുടെ വാഹനത്തിന്റെ അപര്യാപ്തതകൊണ്ടായിരിക്കാം. കൂടുതൽ യാത്രക്കാരുടെ ബാഹുല്യവും ഉണ്ട്. ബസ്സുകൾ കുറവായതുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെ കുഴപ്പമുണ്ടാകുന്നത്. എന്നിരുന്നാലും 1979–80-ലെ ബഡ്ജററിൽ 487 പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ഗവൺമെൻറ് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കാലപ്പഴക്കം വന്ന 350 ബസ്സുകൾക്കു പകരം ഓടിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. 137 എണ്ണം പുതിയ റൂട്ടിൽ എടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ കുറെയേറെ വിഷമതകളും കഷ്ടപ്പാടുകളും പ്രയാസങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് തോന്നുന്നത്. ഏതാണ്ട് 25, 30 ശതമാനത്തോളം വാഹനങ്ങൾ ഷെഡ്ഡിൽ കിടക്കുകയാണെന്ന് സഖാവ് അനിരുദ്ധൻ പറഞ്ഞു. നമ്മുടെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിഗതികൾവച്ചുകൊണ്ട് കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ വാങ്ങിക്കാൻ നമുക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കാരണമെന്താണെന്നുപറഞ്ഞാൽ നഷ്ടം 1976–77-ൽ 113.23 ലക്ഷം ക. ആയിരുന്നു. 1977-78-ൽ അത് 347.22 ലക്ഷം ആയി

വർദ്ധിച്ചു. അതുവച്ചുകൊണ്ട് കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ വാങ്ങിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. കുറെയേറെ ബസ്സുകൾ ഷെഡ്ഡിൽതന്നെയാണെന്നതിനോട് യോജിക്കുന്നു. അധികവും കാലപ്പഴക്കമുള്ള ബസ്സുകളാണ്. അതുകൊണ്ട് റൂട്ടിൽ പോകാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. നമ്മൾ മനഃപൂർവ്വം ഈ ബസ്സുകൾ നശിപ്പിച്ചതുകൊണ്ടല്ലേ യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇത്രയും ബസ്സുകൾ ഷെഡ്ഡിൽ കിടക്കുന്നതെന്ന കാര്യവും നാം ചിന്തിക്കണം. ആരേയും ഞാൻ കുററപ്പെടുത്തുന്നില്ല. ഇവിടെ ഗവൺമെൻറിൻെറ പ്രവർത്തനത്തിലുള്ള എതിർപ്പ് പ്രകടിപ്പിക്കുന്നത് ആദ്യമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾക്കു നേരേയാണ്. ആ എതിർപ്പ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളുടെ നേരെ പ്രകടിപ്പിച്ചതിൻെറ ഫലമായി ധാരാളം ബസ്സുകൾ ഇന്ന് ഷെഡ്ഡിൽ കിടക്കുന്നുണ്ടെന്ന കാര്യം നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. പ്രധാനമായും

11 A. M.] പ്രതിപക്ഷം ഇക്കാര്യം ശ്രദ്ധിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ, പൊതുമുതൽ നശിപ്പിക്കുന്നതിനെതിരായ നടപടി സ്വീകരിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ നിശ്ചയമായും നമ്മുടെ ഷെഡ്ഡിൽ കിടക്കുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയുമായിരുന്നു. പൊതുമുതൽ നശിപ്പിക്കുന്നതിനെതിരായി ഭരണകക്ഷിയിൽ പെട്ടവരും പ്രതിപക്ഷ കക്ഷികളിൽപെട്ടവരും ശ്രമിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇത്രയും ബസ്സുകൾക്ക് കേടുപാട് സംഭവിക്കയില്ലായിരുന്നു. എന്തായാലും പൊതുമുതൽ നശിപ്പിക്കുന്നത് ആപത്താണെന്ന് മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് അതിൽനിന്നും പിന്തിരിയണം.

മൂന്നരക്കോടിയോളം രൂപ കോർപ്പറേഷന് നഷ്ടമാണ്. കാര്യക്ഷമതക്കുറവുകൊണ്ടാണ് ഇത്രയും നഷ്ടം ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഒരു ബസ്സിന് കേടുവന്നാൽ ആ ഷെഡ്യൂൾ മുടക്കാതെ നടത്തുവാൻ കഴിയുന്നില്ല. അതുപോലെതന്നെ ബസ്സുകൾക്ക് കേടുപാട് സംഭവിച്ചാൽ അത് പെട്ടെന്ന് തീർക്കുവാൻ കഴിയുന്നില്ല. കുറെയേറെ നഷ്ടം ഇതുമൂലവും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ സ്വകാര്യ മേഖലയിലെ കാര്യം പറയുകയാണെങ്കിൽ അവർ ഈവക കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചെല്ലാം കൃത്യമായി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ട് അവർക്ക് നഷ്ടം ഉണ്ടാക്കുന്നില്ല. വളരെ ഉത്തരവാദിത്വബോധത്തോടുകൂടി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടാണ് അവർക്ക് നഷ്ടം ഒഴിവാകുന്നത്. ഒരുവർഷം ഒരു സ്വകാര്യവ്യക്തി ഒരു ബസ്സ് വാങ്ങിയാൽ അടുത്ത വർഷം അയാൾ രണ്ടും മൂന്നും ബസ്സുകളുടെ ഉടമയായി മാറും. ആ കാഴ്ച ഞങ്ങൾക്ക് നേരിട്ട് കാണാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ പലർക്കും അതിൻെറ ഉത്തരവാദിത്വബോധം ഇല്ല. അതിൻെറ ഫലമായിട്ട് നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നുവെന്ന് പറയുവാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 1976-77-ൽ 8655 ബസ്സുകളുണ്ടായിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് 1977-78 ആയപ്പോൾ അത് 7993 ബസ്സുകളായി ചുരുങ്ങി. എന്നാൽ സ്വകാര്യമേഖലയിൽ 5652 ബസ്സുകൾ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

അതുപോലെതന്നെ ബസ്സുകൾ കൃത്യസമയത്ത് ഓടിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിയും സ്വീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഒരു ബസ്സിന് എന്തെങ്കിലും കേടുപാട് സംഭവിച്ചാൽ ആ ഷെഡ്യൂൾ മുടങ്ങാത്ത വിധത്തിൽ വേറെ ബസ്സ് ആ റൂട്ടിൽ ഓടിക്കുവാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണം.

മററൊന്ന് പറയുവാനുള്ളത്, കോർപ്പറേഷൻ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ലോംഗ് ട്രിപ്പുകളെ സംബന്ധിച്ചാണ്. ദേശസാൽക്കരിച്ച റൂട്ടുകളിൽ കോർപ്പറേഷൻ ബസ്സ് ഓടിക്കുന്നുണ്ട്. മലബാർ ഏരിയായിലാണെങ്കിൽ ലോംഗ് റൂട്ടിൽ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് സ്വകാര്യമേഖലയിലുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബസ്സുകളാണ്. അതുകൊണ്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ ബസ്സുകളും ലോംഗ് ട്രിപ്പ് ഓടിക്കുവാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അതിനു വേണ്ട നിർദ്ദേശം ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്ക് നൽകണം. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ഇല്ലാത്തതിന്റെ വിഷമം ധാരാളം അനുഭവപ്പെടുന്നത് മലബാർ പ്രദേശത്താണ്.

ഇന്റർ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് പറയുകയാണെങ്കിൽ മംഗലാപുരം ഒരു മേജർ പോർട്ടാണ്, ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പട്ടണമാണ്. അതുകൊണ്ട് അവിടേക്ക് കൂടുതൽ ഇന്റർ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടുകൾ ഏർപ്പെടുത്തണം. മംഗലാപുരം—കോഴിക്കോട് വഴി മൈസൂർക്ക് രണ്ട് വാഹനങ്ങൾ മാത്രമേയുള്ളൂ. കണ്ണൂർപോലെ പിന്നോക്കപ്രദേശമായ ഇടുക്കി ജില്ലയിൽ പഴനി-മൂന്നാർ, മൂന്നാർ-മധുര, മൂന്നാർ-കോയമ്പത്തൂർ എന്നീ റൂട്ടുകളിൽ ഇന്റർ സ്റ്റേറ്റ് ബസ്സ് സർവ്വീസ് ഉണ്ടാക്കുവാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണം. തമിഴ്നാട് ബസ്സ് ആ ഭാഗത്ത് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്.

ബസ്സ് സ്റ്റേഷൻ, ഗ്യാരേജ്, വർക്കുഷോപ്പ് എന്നിവയുടെ കാര്യം പറയുകയാണെങ്കിൽ വളരെയേറെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കപ്പെടേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. കാസർകോട്ട് ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഗ്യാരേജ് ആരംഭിക്കുമെന്നു പറഞ്ഞിട്ട് വർഷങ്ങൾ പലതുകഴിഞ്ഞു. ഇന്നേവരെ അതിന്റെ പ്രവർത്തനം നടന്നുകാണുന്നില്ല.

അതുപോലെതന്നെ കണ്ണൂരിലെ ബസ്സ് സ്റ്റേഷൻ ഒരു ഡിസ്ട്രിക്ട് ബസ്സ് സ്റ്റേഷനായി ഉയർത്തുവാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് പലപ്പോഴും പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. അതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കാമെന്നും പറഞ്ഞതാണ്. അതും ഇതേവരെ നടന്നുകാണുന്നില്ല. ഈ കാര്യവും ഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിൽ ഉണ്ടാകണം. അതിനുവേണ്ട നടപടി വേഗം കൈക്കൊള്ളുകയും ചെയ്യണം.

നമുക്ക് വേണ്ടത്ര വർക്കുഷോപ്പുകൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടും ആധുനിക രീതിയിൽ പ്രവർത്തിക്കാത്തതുകൊണ്ടും ധാരാളം നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് കേടുപററിയ ബസ്സുകൾ യഥാസമയം കേടുപാട് തീർത്ത് റോഡിലിറക്കുവാൻ പററുന്നില്ല. തിരുവനന്തപുരത്ത് പാപ്പനംകോട്ട് ഉള്ളതുപോലുള്ള ഒരു മേജർ വർക്കുഷോപ്പ് കോഴിക്കോട്ട് സ്ഥാപിക്കുവാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണം.

മററൊരുകാര്യം പറയുവാനുള്ളത്, ബസ്സിന്റെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ്. നമ്മൾ ഇന്ന് ബസ്സിന്റെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുവാൻ തമിഴ്നാടിനെയാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. നമുക്ക് എത്ര നഷ്ടം വന്നാലും ഇവിടെ തന്നെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള ഒരു സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം.

ബസ്സ് സ്റ്റേഷനുകളിലെ സൗകര്യത്തെക്കുറിച്ച് പറയുകയാണെങ്കിൽ വളരെ ദയനീയമാണ്. തൃശൂരുള്ള ഡിസ്ട്രിക്ട് ബസ്സ് സ്റ്റേഷനിലാണെങ്കിൽ ചെല്ലാൻ വയ്യ. അവിടെ ഒരു മൂത്രപ്പുരയും കക്കൂസും ഉണ്ട്. അതിൽ മനുഷ്യന് പോകാൻ പററുകയില്ല. അത്രയ്ക്ക് വൃത്തികേടായിട്ടാണ് കാണുന്നത്. അത് ശുചീകരിക്കുവാനുള്ള ഏർപ്പാട് ഉണ്ടാകണം. പിന്നെ കക്കൂസും മൂത്രപ്പുരയും ഇല്ലാത്ത ബസ്സ് സ്റ്റേഷനുകളുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ജനങ്ങൾ—യാത്രക്കാർ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുന്നുണ്ട്. ഇതൊരു ചെറിയ പ്രശ്നമാണെങ്കിലും വളരെ ഗൗരവമുള്ളതാണ്, ജനങ്ങൾക്ക് അത്യാവശ്യമുള്ളതാണ്. ഇതിന് അടിയന്തിരമായും നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ശുചീകരണത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറഞ്ഞാൽ വളരെ തെററായ സമീപനമാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്.

കോഴിക്കോട് സുൽത്താൻബത്തേരി റൂട്ട് ദേശവൽക്കരിച്ചതാണ്. അവിടെ സ്വകാര്യബസ്സിൽ ജോലിചെയ്ത മുഴുവൻ ജീവനക്കാർക്കും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സിയിൽ ജോലി നൽകണം. ദേശസാൽക്കരണം നടത്തുമ്പോൾ പ്രൈവററ് ബസ്സിൽ ജോലിചെയ്തിട്ടുള്ള എല്ലാ തൊഴിലാളികൾക്കും നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽ ജോലി കൊടുക്കുവാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അത് ഗവൺമെൻറ് പ്രത്യേകം പരിഗണിക്കണം. എവിടെയെല്ലാം ദേശസാൽക്കരിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശമുണ്ടോ അവിടെയെല്ലാം സ്വകാര്യമേഖലയിൽ തൊഴിൽചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നവർക്ക് തൊഴിൽ കൊടുക്കുവാനുള്ള സംവിധാനം ഗവൺമെൻറ് ആവിഷ്കരിക്കണം.

നമ്മുടെ തൊഴിലാളികളുടേയും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെയും ജീവിത വിഷമങ്ങളും മററുകാര്യങ്ങളും പരിഹരിക്കപ്പെടുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നിവേദനം ഗവൺമെൻറിന് സമർപ്പിച്ചിട്ട് വളരെക്കാലമായി. അതിന് ഇതേവരെ ഒരു പരിഹാരമാർഗ്ഗം കണ്ടിട്ടില്ല. ഇതിന് കാലതാമസത്തിൻെറ ആവശ്യമില്ല. അവരുമായി ചർച്ചചെയ്ത് വളരെവേഗംതന്നെ പരിഹാരം കാണണം.

കോളേജിലും സ്കൂളിലും പഠിക്കുന്ന വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഇന്ന് കൺസഷൻ ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ ഇന്ന് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ധാരാളം പാരലൽ കോളേജുകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. അവിടെ അദ്ധ്യയനം നടത്തുന്ന വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് വളരെയേറെ വിഷമം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ആ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ പഠിക്കുന്ന കുട്ടികൾക്കുകൂടി കൺസഷൻ കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി ഗവൺമെൻറ് ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകണം. അതുപോലെതന്നെ പട്ടികജാതി-പട്ടികവർഗ്ഗ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഫ്രീ പാസ് കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിയും സ്വീകരിക്കണം. ഈ വിഷയം ഞാൻ ഒരു ചോദ്യരൂപേണ ഗവൺമെൻറിൻെറ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയപ്പോൾ മന്ത്രി പരിഗണിക്കാമെന്ന് സമ്മതിച്ചതാണ്.

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ഇത് വിദ്യാഭ്യാസവകുപ്പിനെ ഏൽപ്പിച്ച് ആ ബഡ്ജററിൽ ചേർത്ത് ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുവാൻ പറഞ്ഞാലോ?

ശ്രീ. കെ. ടി കുമാരൻ: കഴിയുമെങ്കിൽ ഈ കാര്യം ചെയ്താൽ മതി. പട്ടികജാതി-പട്ടികവർഗ്ഗ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഫ്രീ പാസ് കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് പരിശോധിക്കാമെന്ന് മന്ത്രി പറഞ്ഞിരുന്നു. അത് കൊടുക്കുവാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ വളരെ വേഗം കൊടുക്കുവാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടും ഒരിക്കൽകൂടി ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ടും ഞാൻ എൻെറ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Shri Vakkom Purushothaman in the chair]

ശ്രീ. കെ. ജെ. ചാക്കോ: സർ, കേരളത്തിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ എന്തുകൊണ്ടും രണ്ടാം സ്ഥാനത്തു നിൽക്കുന്ന പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ് കേരളാ സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ. ഏകദേശം 2600 ബസ്സുകളും 27000ൽപരം ജീവനക്കാരും നിത്യേന യാത്ര ചെയ്യുന്ന പതിനെട്ടു ലക്ഷത്തോളം ആളുകളും ഉൾപ്പെടുന്ന മഹാ പ്രസ്ഥാനം വളരെയേറെ പരാമർശത്തിനും പരിഭവത്തിനും വിധേയമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കാര്യമെടുക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിനുമാത്രമല്ല ഇൻഡ്യയിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ സ്ഥിതി എടുത്താലും വളരെയേറെ നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടാണ് ഇന്ന് പല പൊതു മേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളും പ്രവർത്തിക്കുന്നതെന്ന് കാണാൻ കഴിയും. വളരെ പ്രശസ്തമായ നിലയിൽ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കോൾ ഇൻഡ്യ എന്ന ഇൻഡ്യ ഗവൺമെന്റിന്റെ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനം പോലും ഭയങ്കരമായ നഷ്ടത്തിൽ നടക്കുന്നു. ആലുവായിൽ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന എഫ്. എ. സി. റ്റി. യുടെ പ്രവർത്തനത്തിലും വളരെയേറെ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇങ്ങനെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ പൊതുവിൽ നഷ്ടത്തിലാണ് നടക്കുന്നത്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽ കുറെയൊക്കെ അമാന്തമുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കോ ഇവിടെ ഇരിക്കുന്ന ആളുകൾക്കോ പൊതുജനങ്ങൾക്കോ അഭിപ്രായവ്യത്യാസം ഉണ്ടാകുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. ഈ രാജ്യത്തെ പതിനെട്ടു ലക്ഷത്തോളം ആളുകളുടെ ദൈനംദിന ജീവിതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഈ വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് കുറെയൊക്കെ പരാതികളും പരിഭവങ്ങളുമുണ്ടാകും. എഫ്. എ. സി. റ്റി. യിൽ നഷ്ടം വന്നാൽ ക്രമക്കേടുണ്ടായാൽ അതുപോലെതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തെ റബ്ബർ വർക്സിൽ കുഴപ്പം ഉണ്ടായാൽ നഷ്ടം വന്നാൽ ആരും അറിയുകയില്ല. ഇതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് വരുമ്പോൾ നിയമസഭാ സമാജികൻമാർ പരിശോധിക്കും. ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ പരിശോധിക്കും. അതേ സംബന്ധിച്ചുള്ള വാർത്തകൾ പത്രത്തിൽ വന്നാൽ ജനങ്ങൾ അതെപ്പറ്റി മനസ്സിലാക്കും. പതിനെട്ടു ലക്ഷം ജനങ്ങൾ യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഒരു പ്രസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സ്വാഭാവികമായും പരിഭവങ്ങളും പ്രതിഷേധവും ഉയരുക സാധാരണയാണ്. ഇരുപത്തേഴായിരത്തോളം ജീവനക്കാരാണു കോർപ്പറേഷനിൽ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ കോർപ്പറേഷൻ നഷ്ടത്തിൽ നിന്നും ലാഭത്തിലേക്കു മാററണമെന്നും ഇന്നുള്ള പരാതികളും പരിഭവങ്ങളും മാററിക്കൊണ്ട് നല്ല നിലയിൽ നടത്തണമെന്നും പറയാറുണ്ട്. പക്ഷേ ഇതിനുള്ള കാരണം എന്താണെന്ന് ആരുംതന്നെ ആലോചിക്കാറില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ആരംഭിച്ച കാലത്തും ഇന്നും അതിന്റെ ഉദ്ദേശം ദേശവൽക്കരണ റൂട്ടുകളിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുക എന്നുള്ളതാണ്. ആ ഉദ്ദേശം ഇന്ന് സാധിച്ചിട്ടുണ്ടോ? സാധിച്ചിട്ടില്ലെങ്കിൽ ആരാണ് കാരണക്കാരെന്നു ചിന്തിക്കണം. ഇപ്പോഴത്തെ മന്ത്രിയേയും മുൻ മന്ത്രിമാരേയും നേരിട്ടു കണ്ട് എം. എൽ. എ. മാരും എം. പി. മാരും പൊതുജന പ്രവർത്തകരും നിവേദനം നടത്താറുണ്ട്. അപ്രധാനമായ ഭാഗങ്ങളിലേക്കുകൂടി സർവ്വീസ് നീട്ടണമെന്ന് പറഞ്ഞ് നിവേദനം നടത്തും. കർഷകത്തൊഴിലാളികളേയും വിദ്യാർത്ഥികളേയും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരേയും അങ്ങനെ തോന്നുന്നവരെയെല്ലാം ഉൾപ്പെടുത്തി ഞങ്ങളുടെ ഭാഗത്തേക്ക് ബസ് ഓടിക്കണമെന്ന് നിവേദനം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അവസാനമായി എം. എൽ. എ. യോ എം. പി. യോ പോകുന്ന അവസരത്തിൽ രഹസ്യമായി ഇത് എന്റെ ഒരു പ്രെസ്റ്റീജ് പ്രശ്നമാണെന്നുകൂടി പറയാറുണ്ട്. ഇത്രയും ആളുകളുടെ ആവശ്യം സാധിച്ചുകൊടുത്തില്ലെങ്കിൽ ബുദ്ധിമുട്ടാണല്ലോ എന്നു വിചാരിച്ച്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഓടിക്കാൻ പാടില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽകൂടിയും സഞ്ചാരയോഗ്യമല്ലാത്ത മാർഗത്തുകൂടിയും ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ വണ്ടികൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 2600 ബസ്സുള്ളതിൽ അറുന്നൂറോ എണ്ണൂറോ ബസ്സുകൾ യാതൊരുതരത്തിലും ആവശ്യമില്ലാത്ത, കളക്ഷനില്ലാത്ത ഉപകാരപ്രദമല്ലാത്ത റൂട്ടുകളിൽകൂടി ചില ആളുകളുടെ പ്രെസ്റ്റീജിനുവേണ്ടി ഓടിക്കുന്ന സമ്പ്രദായം അവസാനിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽ മാത്രം ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിക്കുകയും അവിടെയുള്ള യാത്രക്കാരുടെ പരാതികൾ ശമിപ്പിക്കുന്നതിനും ശ്രമിക്കുന്ന കാലത്തല്ലാതെ ഈ കോർപ്പറേഷൻ നഷ്ടത്തിൽനിന്ന് ലാഭത്തിലേക്കു മാറുകയില്ല. അങ്ങനെ ചെയ്തില്ലെങ്കിൽ ഇന്നുള്ളതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ പരാതികളും പരിഭവങ്ങളും ഉണ്ടാകും.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ നായർ: നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽമാത്രം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഓടിക്കണമെന്നും മററുള്ള റൂട്ടുകളിൽ സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കണമെന്നുമാണോ പറയുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. ജെ. ചാക്കോ: പിന്തിരിപ്പനാണെന്നു മുദ്രകുത്തിയാലും ശരി സോഷ്യലിസം കൈവെടിഞ്ഞു എന്ന് അർത്ഥമാക്കിയാലും ശരി നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽമാത്രം ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിക്കുകയും അവിടെമാത്രം ബസ് ഓടിക്കുകയും മററു റൂട്ടുകൾ പ്രൈവററ് ഏജൻസിക്ക് കൊടുക്കുകയും ചെയ്യണം. പ്രൈവററ് ഏജൻസികളുടെ വക്കാലത്തുമായി ഇന്നുവരെ മന്ത്രിമാരെയോ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെയോ കണ്ടിട്ടില്ലാത്ത എനിക്ക് അഭിമാനത്തോടുകൂടിതന്നെ അർത്ഥശങ്കയ്ക്കിടകൂടാതെതന്നെ ഇക്കാര്യം പറയാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ നായർ: നിവേദനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ ?

ശ്രീ. കെ. ജെ. ചാക്കോ: നാട്ടുകാരെ പ്രീതിപ്പെടുത്താനായി പഞ്ചായത്തു മെമ്പറൻമാരും അതുപോലുള്ള ആളുകളും ഇവിടെ വരുന്ന അവസരത്തിൽ നിവേദനം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അയൽവാസിയായതുകൊണ്ട് പല നിവേദനങ്ങളും നിഷ്ക്കരുണം തള്ളിക്കളയുകയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അതേപ്പററി പരാതികളും പരിഭവവുമുണ്ട്.

ശ്രീ. ടി. കെ. രാമകൃഷ്ണൻ: അയൽവാസിക്കു ഗുണം ചെയ്തുകൊടുക്കണമെന്നും ദൂരെ താമസിക്കുന്നവർക്ക് ഗുണം ചെയ്യേണ്ട എന്നുമാണോ പറയുന്നത്?

ശ്രീ. കെ. ജെ. ചാക്കോ: കൂടുതൽ അടുപ്പവും അയൽബന്ധവുമുണ്ടെങ്കിൽ ഒരുപക്ഷേ തിരസ്ക്കരിച്ചാലും സ്വീകരിച്ചാലും പ്രതിഷേധം ഉണ്ടാവുകയില്ലെന്ന് വിചാരമായിരിക്കാം.

ശ്രീ. എ. വി. താമരാക്ഷൻ: ജനനിബിഡമല്ലാത്ത പ്രദേശങ്ങളിൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ വിടണമെന്ന് എം. എൽ. എ. മാരും എം. പി. മാരും ശുപാർശ ചെയ്താലും ചില നിബന്ധനയ്ക്ക് വിധേയമായിട്ടേ ബസ് ഓടിക്കാൻ കഴിയൂ. അതിനെ അവഗണിക്കാൻ പാടില്ലെന്ന വിവരം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് അറിയാമോ ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. ജെ. ചാക്കോ: നിബന്ധനകളൊക്കെയുണ്ട്. പക്ഷേ ആ നിബന്ധനകൾക്കെല്ലാം വിട്ടുവീഴ്ചകൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോഴത്തെ കാലത്തുമാത്രമല്ല 1967 മുതൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇമ്പിച്ചിബാവ ഭരിച്ചിരുന്ന കാലംമുതൽ ഇന്നോളംവരെ അങ്ങനെ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ടി. വി. തോമസ്, എം. എൻ. ഗോവിന്ദൻനായർ, കെ. എം. ജോർജ്ജ്, ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള തുടങ്ങിയ മന്ത്രിമാർ ഭരിച്ചിരുന്ന കാലത്തും ഇതേപ്പററി പരാതികളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അത് സ്വാഭാവികമാണ്. അതുസംബന്ധിച്ച് ആരും ആരേയും കുററം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് മിടുക്കൻമാരാകാൻ ശ്രമിക്കേണ്ട. ഇത് ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ്. എഫ്.എ.സി.ടിയിൽ നഷ്ടം വന്നാൽ ആരും അറിയുകയില്ല. ഇരുപതുലക്ഷത്തോളം ആളുകൾ ദൈനംദിനം ഈ ബസ്സിൽ കയറി യാത്രചെയ്യുകയും ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്തേയ്ക്ക് എത്തുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ടു പരിഭവങ്ങളുണ്ടാകും. ഗവൺമെൻറ് സാമൂഹ്യസേവനം എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് ലാഭമില്ലെങ്കിലും തരക്കേടില്ല പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരമുണ്ടാകണമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിയാണ് ചില റൂട്ടുകളിൽ സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഗവൺമെൻറ് വ്യക്തമായി ഒരു പോളിസി എന്നുള്ള നിലക്ക് എം. എൽ. എ മാരെയൊക്കെ നിരാശപ്പെടുത്തുന്ന ഒരു പ്രഖ്യാപനം നടത്തണം. ഞാൻ വീട്ടിൽ ചെന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഇടവഴിയിൽകൂടി വണ്ടി ഓടിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞ് ആളുകൾ എന്നെ സമീപിച്ചാൽ ഞാനും വരേണ്ടിവരും. ആരും ആരേയും കുററം പറയേണ്ടതില്ല. നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽ ആവശ്യമായ ബസ്സുകൾ ഓടിച്ചതിനുശേഷം മാത്രമേ മററു കാര്യങ്ങളെപ്പററി ചിന്തിക്കുകയുള്ളു എന്ന ഒരു ഉറച്ച പ്രഖ്യാപനം ഈ ഗവൺമെൻറ് നടത്തണം. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഇടക്കുടിവഴി മണ്ണാത്തിപ്പാറയ്ക്കും ഈനാംപേച്ചി പാറയ്ക്കും മൈലാടിക്കുന്നിലും ഒക്കെ ഓടിക്കുന്ന ബസ്സുകൾ ആളുകൾ അറിയാത്ത ഭാഗങ്ങളിൽ, ആവശ്യമില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ ഓടിക്കുന്ന ബസ്സുകൾ നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽ ഓടിക്കുകയാണെങ്കിൽ......

ശ്രീ. സി. എ. കുര്യൻ: ഈനാംപേച്ചി പാറയിലും മൈലാടികുന്നിലുമൊക്കെ ആളുകൾ നിബിഡമല്ലെന്നിരിക്കെ സ്വകാര്യബസ്സുകൾ ആ വഴിയിൽക്കൂടി ഓടിക്കാൻ തയ്യാറാകാത്ത സ്ഥിതിയുള്ളപ്പോൾ സർക്കാർ ബസ്സ് ഇല്ലാതിരുന്നാലുള്ള സ്ഥിതിയെപ്പററി ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. ജെ. ചാക്കോ: ട്രാൻസ്പോർട്ട്കോർപ്പറേഷൻ ഓടിക്കുന്ന റൂട്ടുകളിൽക്കൂടി, നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽക്കൂടി ഓവർലാപ്പിംഗിൻെറ പേരിലായിരുന്നാലും പ്രൈവററ് ബസ് കടന്നുകൂട. പ്രൈവററ് ബസ്സ്മാത്രം ഓടുന്ന റൂട്ടിൽക്കൂടി ഓവർലാപ്പിംഗ് ഉണ്ടെങ്കിൽപോലും ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സ് ഓടേണ്ട. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഉറച്ച ഒരു തീരുമാനമെടുക്കാതെ ഇവിടെയിരുന്നുകൊണ്ടു ഈ ബഡ്ജററിനെപ്പററി അപ്പുറത്തുനിന്നും ഇപ്പുറത്തുനിന്നും എന്തെല്ലാം വിമർശനം നടത്തിയാലും മന്ത്രിമാരേയും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരേയും കുററപ്പെടുത്തിയാലും യാതൊരു ഫലവും ഉണ്ടാവുകയില്ല. 2600 ബസ്സുകളുള്ളതിൽ പതിനാറു വർഷം കടന്നുപോയ ഇരുന്നൂറോളം ബസ്സുകൾ ഇന്നും സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. സ്വകാര്യ മുതലാളിമാർ ഒരു കണ്ടക്ടറും ചെക്കറും ഡ്രൈവറുംകൂടി ഒരു ബസ് വാങ്ങിച്ചാൽ മുതലാളിയാണ്. അവർ ബസ്സു വാങ്ങിച്ചുകൊണ്ട് ആദായമുണ്ടാക്കുന്ന അവസരത്തിൽ നമുക്കു പല കാര്യത്തിലും നഷ്ടം വരുന്നത് പതിനാറും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വയസ്സു കഴിഞ്ഞ, ഓടിച്ചാലും ഉന്തിയാലും നടക്കാത്ത ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പരിശ്രമിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ്. അതിനുവേണ്ടി ആയിരക്കണക്കിനുരൂപ ഓരോ വർഷവും ചെലവാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതു കൊണ്ട് ഭയങ്കരമായ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്.

കഴിഞ്ഞ വെള്ളിയാഴ്ച ദിവസം ഉച്ചക്ക് രണ്ടരമണിക്ക് ഞാൻ പാളയം ബസ്സ്റേറാപ്പിൽ നിൽക്കുകയായിരുന്നു. വളരെയധികം യാത്രക്കാർ കൈകാണിച്ചിട്ട് ബസ് നിർത്താത്തതുകൊണ്ട് നിരാശരായി നിൽക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു. ആ യാത്രക്കാരുടെ ഇടയിൽ ഒന്നു രണ്ടു പ്രാവശ്യം കൈകാണിച്ചിട്ട് ബസ് നിറുത്താത്തതുകൊണ്ട് പ്രായമുള്ള ഒരാൾ വളരെ നിരാശയോടുകൂടി ആത്മഗത രൂപത്തിൽ പറയുന്നതു കേട്ടു, ഈ ദുരിതം എന്നു തീരുമെന്ന്. അതുകൊണ്ട് ഈ ബസ് യാത്രക്കാരുടെ ദുരിതം അവസാനിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കണം. അതോടൊപ്പം ഞാൻ നേരത്തേ പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശങ്ങൾ അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകാൻ ശ്രമിക്കുകയും ഏതുതരത്തിലുള്ള സമ്മർദ്ദവും എം. പി. മാരുടേയോ, എം.എൽ.എ. മാരുടേയോ മുൻമന്ത്രിമാരുടേയോ ആരുടെതന്നെ സമ്മർദ്ദമുണ്ടായാലും യാതൊരു ആവശ്യവുമില്ലാത്ത വഴികളിൽകൂടി ബസ് ഓടിക്കുന്ന സമ്പ്രദായം അവസാനിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യണം. അതുപോലെതന്നെ റോഡുകളില്ലാത്ത കുട്ടനാടൻ പ്രദേശത്ത് കായൽ പ്രദേശത്ത് ബോട്ട് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത് വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറാണ്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ ചില ബോട്ടുകൾ—വളരെയേറെ ഖേദത്തോടും പ്രതിഷേധത്തോടും പറയുകയാണ്—ഒരു ബോട്ട് ഒന്നര മണിക്കൂറും മൂന്നു മണിക്കൂറും ഓടിയിട്ട് ഒരു രൂപ അറുപതു പൈസയാണ് കളക്ഷനെങ്കിൽ ഇത്തരത്തിൽ ചില ആളുകളുടെ പ്രെസ്റ്റീജ് കീപ്പ് ചെയ്യാൻവേണ്ടി ഇത്തരത്തിൽ ബോട്ടു സർവ്വീസ് നടത്തി ലക്ഷക്കണക്കിനു രൂപ നഷ്ടപ്പെടുത്തുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം ഉണ്ടാകേണ്ട ആവശ്യമുണ്ടോ? ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം ഉണ്ടെന്ന് അഡ്വൈസറി കമ്മിററി പലപ്പോഴും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതു പരിശോധിക്കാനുള്ള നല്ല ബുദ്ധിയെങ്കിലും മന്ത്രിക്ക് ഉണ്ടാകണമെന്നു പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി: (ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്): ഒരു ബോട്ടിൽ ആളില്ലെന്നുവച്ച് ആവശ്യമുള്ള ബോട്ട് ഓടിക്കേണ്ട എന്നാണോ പറയുന്നത്?

ശ്രീ. കെ. ജെ. ചാക്കോ: ഒരുമാസക്കാലം ബോട്ട് ഓടിയിട്ട് ഒരുദിവസമുണ്ടായിരുന്ന കളക്ഷൻ 3 രൂപ 60 പൈസയും മററൊരു ദിവസം ഉണ്ടായിരുന്ന കളക്ഷൻ 1 രൂപ 65 പൈസയുമാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായും ഇതു വളരെ കാര്യമായി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. അതുപോലെതന്നെ ഇന്നു 60 ഓളം ബോട്ടുകൾ കുട്ടനാടൻ പ്രദേശത്ത് ഓടുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ ഈ അടുത്ത കാലത്ത് ഒരു തീരുമാനമുണ്ടായതായി കേൾക്കുന്നു. കെ. എസ്. ആർ. ററി. സി. ഒരു കാലത്ത് എടുത്ത് കഴിഞ്ഞദിവസം വരെ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതും നഷ്ടത്തിൽനിന്നും നഷ്ടത്തിലേക്കു മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതുമായ വല്ലാർപാടം—എറണാകുളം ബോട്ടു സർവ്വീസ് വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് ഏറെറടുക്കണമെന്നുള്ള കർശനമായ നിർബന്ധം മുകളിൽനിന്നുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരിൽനിന്നും ഉണ്ടായതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അങ്ങനെ എടുക്കാൻ പോകുന്നതായി മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിച്ചു. കുട്ടനാട്ടുതന്നെ ആവശ്യത്തിനുള്ള ബോട്ടില്ലാതെ യാത്രാസൗ

2/470—14

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കര്യം ക്ളേശകരമായിരിക്കുന്ന ഈ ഘട്ടത്തിൽ, പായൽ ശല്യം കാരണം ചെറിയ ബോട്ടുകൾ ഓടിക്കാൻ നിവർത്തിയില്ലാതിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ കുട്ടനാട്ടെ യാത്രാസൗകര്യം ബോട്ടിനെമാത്രം ആശ്രയിച്ചു കഴിയുമ്പോൾ അവിടെയുള്ള ബോട്ടുകൾ എടുത്ത് അങ്ങോട്ടു മാററരുതെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

എക്സൈസ് വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു കാര്യംകൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കാം. എക്സൈസ് വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചു പറയുമ്പോൾ ഇതിനുമുൻപുള്ള കാലത്തിലെല്ലാം പറയാറുള്ളതാണ് എക്സൈസ് വകുപ്പു ഭരിക്കുന്നവരും, പ്രത്യേകിച്ച് മന്ത്രിമാരും അബ്കാരി കോൺട്രാക്ടർമാരും തമ്മിൽ ചില അവിഹിത വേഴ്ചകൾ ഉണ്ടെന്ന്. അങ്ങനെയുള്ള പ്രസ്താവനകൾപോലും പത്രത്തിൽ വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. അങ്ങനെയുള്ള എല്ലാ അപവാദങ്ങളേയും പ്രലോഭനങ്ങളേയും അതിജീവിച്ചുകൊണ്ട് ഈ പ്രാവശ്യം ഏററവും കൂടുതൽ സംഖ്യ അബ്കാരി ലേല ഇനത്തിൽ ഖജനാവിലേക്കു സമ്പാദിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് തീർച്ചയായും കൃതജ്ഞതയോടുകൂടി സ്മരിക്കേണ്ടതാണ്. ഒരു കാര്യം പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നാരായണക്കുറുപ്പ് പല ഉറപ്പുകളും നൽകാറുണ്ട്. പക്ഷേ ആ ഉറപ്പുകളൊക്കെ കുറുപ്പിന്റെ ഉറപ്പുപോലെ ആകരുതെന്ന് ഞാൻ വീണ്ടും അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ചങ്ങനാശേരിയിൽ ഒരു നിറഞ്ഞ സദസിന്റെ മുൻപിൽ പ്രഖ്യാപിച്ച ഉറപ്പ് പ്രത്യേകം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ചങ്ങനാശ്ശേരിയിൽ ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പോയും വർക്കുഷോപ്പും പണിയാനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഉടൻതന്നെ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ജെ. ജോർജ്ജ്: സർ, ബഹുമാന്യനായ നമ്മുടെ കുറുപ്പു മന്ത്രി ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഈ രണ്ടു ധനാഭ്യർത്ഥനകളേയും ഞാൻ എതിർക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹം ഭരിച്ച ഒരു വർഷംകൊണ്ട് ഒരു ആത്മ പരിശോധന ചെയ്തു എത്ര മനുഷ്യജീവികളെ കൊന്നൊടുക്കി എന്നു സ്മരിക്കുകയാണു വേണ്ടത്. കഴിഞ്ഞ 30-ാം തീയതി നടന്ന ബസ്സപകടത്തെത്തുടർന്ന് ഇന്നുവരെ അതിൽ 41 ആളുകൾ മരിച്ചു. നാം ഇവിടെ അനുശോചന പ്രമേയം പാസ്സാക്കിയില്ലെങ്കിലും എല്ലാവരും ദുഃഖിച്ചുപിരിഞ്ഞു; ഒരു ചർച്ചയ്ക്കു സമ്മതിച്ചില്ല. അന്നേദിവസംതന്നെ തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിൽ മൂന്നു ബസ്സപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായി. ഏതാണ്ട് പത്തുനൂറു ആളുകൾക്ക് പരിക്കേററ് ആശുപത്രിയിൽ പ്രവേശിപ്പിച്ചു. ദൈവാധീനംകൊണ്ട് ആരും മരിച്ചില്ല. കഴിഞ്ഞ ഡിസംബർമാസം ഇരുപത്തിയാറാം തീയതി അത്താണിയിൽ ട്രെയിൻമുട്ടി ബസ്സപകടം ഉണ്ടായി. 16 ആളുകൾ മരിക്കുയുണ്ടായി. നിരന്തരം ഈ മരണവാർത്തകൾ നാം കേട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ പോലും മുതലാളിമാരുടെ സ്വാധീനത്തിനും സമ്മർദ്ദത്തിനും വഴങ്ങി ഈ മന്ത്രിസഭ വീണ്ടും വീണ്ടും ബസ്സുകളുടെ ആയുസ് നീട്ടിക്കൊടുക്കുകയും 16 കൊല്ലംവരെ ആയുസ്സുള്ള ബസ്സുകൾക്ക് ഓടാമെന്ന് അനുവാദം കൊടുത്തിരിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. പണ്ട് ആറു കൊല്ലംമുതൽ പത്തുകൊല്ലം വരെ പഴക്കമുള്ള ബസ്സുകൾ മാത്രമേ ഓടാൻ പാടുള്ളു എന്നായിരുന്നു. എല്ലാ വർഷവും ഇതു നീട്ടി നീട്ടി ഇപ്പോൾ 16 വർഷം വരെ പ്രായമുള്ള ബസ്സുകൾക്കുവരെ ഓടാം. വരുന്ന വർഷവും മുതലാളിമാർവന്നു കാണേണ്ടവരെ കണ്ടാൽ വീണ്ടും ഒരുവർഷംകൂടി നീട്ടിക്കൊടുക്കും. ഇതാണ് ഈ മന്ത്രിസഭയുടെ നയം. അങ്ങനെ 2,35,00,000 ജനങ്ങളുള്ള ഈ കേരളത്തിൽ വർഷംപ്രതി ആയിരക്കണക്കിന് മനുഷ്യജീവി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കളെ കൊല്ലുന്നതിനുള്ള ലൈസൻസ് കൊടുക്കാൻ ഈ മന്ത്രിസഭയ്ക്ക് സാധിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അതിന് കൂട്ടുനിൽക്കാൻ എനിക്ക് സാദ്ധ്യമല്ല, എന്റെ പാർട്ടിക്കു സാദ്ധ്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ കച്ചവടം കുറുപ്പ് അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ് നല്ലത്. മറ്റൊരു കാര്യം എനിക്കു പറയാൻ ഉണ്ട്. നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടാണ് എറണാകുളം—തൃശ്ശൂർ റൂട്ട്. ഒരു മണിക്കൂർ 2 മണിക്കൂർ നിന്നാൽപോലും ഒരു ബസ്സിൽ ആളിന് കയറിപ്പറ്റാൻ സാധിക്കുകയില്ല. തൃശ്ശൂരിൽനിന്നും എറണാകുളത്തേക്ക് അരമണിക്കൂറിലൊരിക്കൽ ബസ്സുണ്ടെന്നാണ് വയ്പ്. പക്ഷേ സമയത്ത് ബസ് കേറണമെങ്കിൽ വേറെ വല്ല വഴിയും നോക്കും. നമ്മുടെ നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽപോലും വേണ്ടത്ര ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെൻറിനു സാധിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് പിരിച്ചുവിടുകയാണ് നല്ലത്. മനുഷ്യർക്ക് ഉപകാരപ്രദമായി യാത്രാസൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്ന ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് കയ്യിൽവച്ചിട്ട് അത് മനുഷ്യർക്ക് ദ്രോഹകരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ടെന്നു കണ്ടാൽ മന്ത്രി അതു ഉടനടി പിരിച്ചുവിടേണ്ടതാണ്. ജനങ്ങളുടെ പേരിൽ ഭരിക്കുന്നത് ജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരപ്രദമായ കാര്യങ്ങളും അവരുടെ ആഗ്രഹത്തിനനുസരിച്ച് സൗകര്യങ്ങളും ചെയ്തുകൊടുക്കാൻ വേണ്ടിയാണ്. അല്ലാതെ മന്ത്രിക്ക് ഭരിച്ച് ഭരിച്ച് തടിച്ചുവരുന്നതിനു വേണ്ടിയല്ല അതുകൊണ്ട് എനിക്കു ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്, ഒന്നുകിൽ കൊല്ലാൻ വിടുക അല്ലെങ്കിൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് പിരിച്ചു വിടുക എന്നാണ്.

സർ, നമ്മുടെ ഇത്തവണത്തെ ബഡ്ജററ് പ്രസംഗത്തിൽ 487 ബസുകൾ വാങ്ങുന്നു എന്നു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിൽ 350 ബസ്സ്കൾ പഴക്കമുള്ള ബസ്സുകൾ മാററാനാണെന്നു പറഞ്ഞു. ബാക്കി 137 ബസ്സുകൾ ഉണ്ട്. ഈ 137 ബസ്സുകളും നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടുകളിൽ മാത്രം ഓടിക്കുക. അവിടെ ആളുകൾക്കു സഞ്ചരിക്കാൻ വേറെ മാർഗ്ഗമില്ലെന്നു മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് ഈ ബസ്സുകൾ അവിടത്തേക്കു മാത്രമായി നീക്കിവയ്ക്കണം. അതിന്റെ കൂട്ടത്തിൽ 200 ബസ്സുകൾ ബോഡി മാററുന്നതിനുവേണ്ടി ടെൻഡർപോലും വിളിക്കാതെ ജബൽപൂരിലുള്ള ആസാദ് ബോഡി ബിൽഡേഴ്സിൽ കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. ഇതൊരു അഴിമതിയാണ്. ടെൻഡർ വിളിക്കാതെ ജബൽപൂരിലെ ആസാദ് ബോഡി ബിൽഡേഴ്സിനു കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. ഇതു ഞാൻ അഴിമതിയാണെന്നു പറഞ്ഞാൽ അതു എഴുതിത്തരണമെന്നു പറയും. എന്നാൽ ഫലം വല്ലതുമുണ്ടോ; അതൊട്ടില്ലതാനും. ഇങ്ങനെയുള്ള ഒരു മന്ത്രിസഭയുടെ മുമ്പിൽ എത്ര അഴിമതി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടും പറഞ്ഞിട്ടും കാര്യമില്ല. തങ്ങൾക്ക് ഭരിക്കണമെന്നതിൽ കവിഞ്ഞ് മററ് ഒരു നയവും ഈ ഗവൺമെൻറിനില്ല.

മറ്റൊരു കാര്യം എനിക്കു പറയുവാനുള്ളത് എക്സൈസ് വകുപ്പിനെക്കുറിച്ചാണ്. കഴിഞ്ഞ വർഷം 1978-79 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം റെയിഞ്ചിൽ ലേലം വിളിച്ചതിൽ മുക്കാടൻ കമ്പനിക്കു വേണ്ടി വലിയ കുംഭകോണം നടത്തിയെന്ന് ഒരു ലഘുലേഖയിൽ പറയുന്നുണ്ട്. അത് എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്. 20 ലക്ഷം ഉറുപ്പികയുടെ കുംഭകോണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. 65 ലക്ഷം ഉറുപ്പികയ്ക്ക് ടെൻഡർ വിളിച്ച ആളിനു കൊടുക്കാതെ 48 ലക്ഷത്തിനു വിളിച്ച ആളിനു കൊടുത്തു എന്നാണ് പറയുന്നത്. 68 ലക്ഷത്തിന്റെ ടെൻഡർ ക്യാൻസൽ ചെയ്യുകയും വീണ്ടും ടെൻഡർ വിളിച്ചപ്പോൾ മുൻ കോൺട്രാക്ടർക്ക് മുക്കാടന് 45 ലക്ഷത്തിന് കൊടുക്കുകയുമാണ് ഉണ്ടായത്. ആ റെയിഞ്ചിൽ ഇത്തവണ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വിളിച്ചപ്പോൾ അത് 79 ലക്ഷമായി ഉയർന്നിരിക്കുന്നു. കുംഭകോണം ഉണ്ടോ ഇല്ലയോ എന്ന് ഈ സഭ ആലോചിക്കണം. 45-ൽ നിന്നും 79 ലേക്ക് കുതിച്ചുകയറിയതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പരസ്യാന്വേഷണത്തിനു വയ്ക്കണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. എന്റെ കയ്യിലുള്ള ലഘുലേഖ വേണമെങ്കിൽ ഇവിടെ വയ്ക്കാം.

അതുപോലെതന്നെ ഇന്നു തിരുവനന്തപുരം സിററിയിൽ പള്ളികളുടെ സമീപത്തും വിദ്യാലയങ്ങളുടെ സമീപത്തുമൊക്കെ ഷാപ്പുകളും ഉപഷാപ്പുകളും തുറന്നിരിക്കുകയാണ്. അതേപ്പററി മന്ത്രിക്ക് ആക്ഷേപം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്, എക്സൈസ് ഇൻസ്പെക്ടർക്ക് ആക്ഷേപം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അന്വേഷണോദ്യോഗസ്ഥൻമാർ വന്ന് മുറപോലെ കിട്ടുമ്പോൾ പണ്ടു തുടങ്ങിയതാണ് ഇപ്പോൾ ഉപദ്രവകരമല്ല എന്നൊക്കെയുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ സമർപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഇന്നും നടത്തുകയാണ്. ഇവിടെ നിയമമുള്ളത് പള്ളികളുടെ സമീപത്തും വിദ്യാലയങ്ങളുടെ സമീപത്തും നിന്ന് 400 മീററർ അകലെ മാത്രമേ പാടുള്ളൂ എന്നാണ്. ഇങ്ങനെയുള്ള കാര്യങ്ങളിലൊക്കെ കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ സ്വാധീനത്തിനു കീഴ്പ്പെട്ട് ഓരോ ഷോപ്പിനും അഞ്ചും പത്തും ഉപഷോപ്പുകൾ അനുവദിച്ചുകൊടുക്കുന്ന നയമാണ് ഈ ഗവൺമെൻറിനുള്ളത്, ഇങ്ങനെയുള്ള ഗവൺമെൻറിന്റെ ചെലവിനുവേണ്ടിയുള്ള ധനാഭ്യർത്ഥനയെ എങ്ങനെ അംഗീകരിക്കാൻ സാധിക്കും. ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങൾക്കു കൊടുത്തിട്ടുള്ള ഉറപ്പുകളൊക്കെ കാററിൽ പറത്തിക്കൊണ്ട് വിദ്യാലയങ്ങളുടെ സമീപത്തും പള്ളികളുടെ സമീപത്തുമൊക്കെ മദ്യഷാപ്പുകൾ നടത്തി മുതലാളിമാർക്കു പണമുണ്ടാക്കാൻ ഒത്താശചെയ്യുന്ന ഗവൺമെൻറിനെ ഒരിക്കലും അനുകൂലിക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. ഇതു പറയുമ്പോൾ ഏതേതു സ്ഥലങ്ങളിലാണ് ഇന്ന് ഈ ഷോപ്പുകൾ ഇരിക്കുന്നതെന്ന് ഞാൻ പറയാം. ആളുകൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലാണ്. പഴവങ്ങാടി ഗണപതി കോവിലിനു സമീപം. സെൻറ് ജോസഫ്സ് ഹൈസ്കൂളിനടുത്ത്. വെള്ളയമ്പലം ബിഷപ്പ്സ് പാലസിനടുത്ത്. മരുതുംകുഴി മുടിപ്പുരയ്ക്കടുത്ത്. കൈതമുക്ക് ശിവൻകോവിലിനടുത്ത്. ആര്യശാല ജംഗ്ഷനിൽ മാടൻ കോവിലിനടുത്ത്. ഇങ്ങനെ 9 സ്ഥലങ്ങളുടെ ലിസ്ററ് എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്. ഇവിടെയൊക്കെ മദ്യശാലകൾ നടത്തുന്നതിനുള്ള ലൈസൻസ് 400 മീറററിനുള്ളിൽ നൽകിയിരിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ ഈ വ്യാപാരം വളരെ പരസ്യമായി എവിടെ വേണമെങ്കിലും അംഗീകൃത സ്വഭാവത്തോടുകൂടി നടത്തുന്നതിന് ഗവൺമെൻറ് ലൈസൻസ് കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. ലാഭം കിട്ടുമെന്ന് നമുക്കറിയാം. 16 കോടി ഉറുപ്പിക കിട്ടാൻവേണ്ടിയാണെങ്കിൽ മുറുക്കാൻ കടകളിൽക്കൂടി മദ്യം വിൽക്കാൻ കൊടുത്താൽ മതി. ഇങ്ങനെ 16 കോടി ഉറുപ്പിക കൂടുതൽ മേടിച്ച് ജനങ്ങളെ മദ്യംകഴിക്കാനുള്ള വാസനയിലേക്ക് നീക്കിക്കൊണ്ടുവന്ന് അവരുടെ ആരോഗ്യം കവർന്നെടുക്കാൻ വേണ്ടിയാണോ കുറുപ്പ് ഇവിടെ ഭരിക്കുന്നത്. എക്സൈസ് വകുപ്പു നടത്തി നാട്ടിലുള്ള മുഴുവൻ ആളുകളെയും മദ്യം കുടിപ്പിച്ച് വീട്ടിൽ വഴക്കുണ്ടാക്കിക്കുന്ന സംപ്രദായമാണ് ഇന്ന് ഈ നാട്ടിൽ നടക്കുന്നത്. ശ്രീ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി പറഞ്ഞതുപോലെ എം.എൽ. എ. ക്വാർട്ടേഴ്സിനടുത്ത് മദ്യഷാപ്പുണ്ടോ എന്ന് എനിക്കറിഞ്ഞുകൂടാ. ശ്രീ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി വളരെ പഴക്കമനുസരിച്ച് എന്നെക്കാൾ വളരെ മുമ്പ് 67-ൽ വന്നിട്ടുള്ള ആളാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതൊന്നന്വേഷിച്ച് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്താൽ അതേപ്പററി പറയാം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സർ, ഞാൻ വീണ്ടും ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ച് സംസാരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇന്ന് വണ്ടി ഓടിക്കാനുള്ള ലൈസൻസ് കിട്ടണമെങ്കിൽ അതു കൊടുക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്ക് ബുക്കിന്റെ കൂട്ടത്തിൽ രൂപ വച്ചുകൊടുത്താൽ നടക്കുമെന്നു പറയുന്നു. ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസിൽ ഇങ്ങനെ പല പല അഴിമതികളും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സർ, ഇതിനൊക്കെ ഒരു പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കണം. റൂട്ടുകളിൽ ആവശ്യമുള്ളത്ര ബസ്സുകൾ കൊടുക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റിനു സാധിക്കാത്തസാഹചര്യത്തിൽ പ്രൈവറ്റ് വ്യക്തികൾക്ക് സാധിക്കുമെങ്കിൽ അവരെ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുകയല്ലേ നല്ലത്? ഇതൊരു നയപരമായ മാററമല്ലെന്ന് അറിയാം. ഇന്ന് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് 2600 ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ടു ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തിനനുസരിച്ച് റൂട്ടുകൾ കൊടുത്തുകൂടാ. കുറെ ആളുകൾക്ക് ജോലിയെങ്കിലും കിട്ടുകയില്ലേ? കൂടുതൽ ബസ്സുകൾക്ക് അനുമതി കൊടുത്താൽ ഓവർ ലോഡ് തടയാൻ സാധിക്കും. കുമ്പഴയിൽ 50 ആളെ കയററാൻ പെർമിററുള്ള ബസ്സിൽ 200 ആളുകളെ കയററിക്കൊണ്ടുപോയി എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് കശാപ്പിനു കൂട്ടുനിൽക്കുകയല്ലേ. ശ്വാസംമുട്ടി മനുഷ്യർ മരിച്ചു എന്നതല്ലേ ശരി. അതുകൊണ്ട് ഓവർലോഡ് കർശനമായി നിയന്ത്രിക്കുകയും അങ്ങനെ ഓവർലോഡ് കയററുന്നവരുടെ പേരിൽശിക്ഷണ നടപടികൾ എടുക്കുകയും അതുപോലെ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാൻ അനുവദിക്കുകയും, ആർ. ററി. ഒ. ആഫീസിൽ നടക്കുന്ന അഴിമതി ഇല്ലായ്മ ചെയ്യുന്നതിന് സത്വര നടപടികൾ എടുക്കുകയും ചെയ്യണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ ശക്തിയുക്തം എതിർക്കുന്നു.

ശ്രീ. പാണാറത്തു കുഞ്ഞിമുഹമ്മദ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്പോർട്ടു മന്ത്രി ഈ സഭയിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനുവേണ്ടിയും എക്സൈസിനുവേണ്ടിയും അവതരിപ്പിച്ച ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു. ആദ്യമായി ഞാൻ ഈ സഭയുടെ ശ്രദ്ധ ആകർഷിക്കുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത് കോഴിക്കോടു വിമാനത്താവളത്തിന്റെ കാര്യത്തിലാണ്. വളരെക്കാലമായി മലബാറിലെ ജനങ്ങളുടെ അഭിലാഷമായിരുന്നു ഇത്. കേരള രാഷ്ട്രീയത്തിൽ വ്യക്തിമുദ്രപതിപ്പിച്ച, എല്ലാപേർക്കും ആദരണീയനായ യശശ്ശരീരനായ കെ. പി. കേശവമേനോൻ കൺവീനറായി വിമാനത്താവളം അവിടെ സ്ഥാപിച്ചുകിട്ടാൻവേണ്ടി കക്ഷിവ്യത്യാസമില്ലാതെ രൂപം കൊടുത്ത കമ്മീററിയുടെ അഭിലാഷമനുസരിച്ച് ഇതേവരെ ആ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ യാതൊരു നടപടിയും ത്വരിതഗതിയിൽ നടന്നുകാണാത്തതിൽ ഞങ്ങൾക്കു ഖേദമുണ്ട്. ഇതു മലബാറിനോടുള്ള വളരെ ശക്തിയായ ഒരു അവഗണനയായി ഞാൻ പറയുകയാണ്. മലബാറിനു എല്ലാം ലഭിക്കുന്നതു മിനി രൂപത്തിലുള്ളതാണ്. ഇപ്പോൾ അവിടെ ലഭിക്കാൻപോകുന്നു എന്നു പറയുന്ന വിമാനസർവ്വീസും മിനി വിമാനസർവ്വീസ് ആണെന്നാണ് അറിയാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളത്. മിനിസർവ്വീസാണെങ്കിൽ അതെങ്കിലും വരട്ടെ എന്നു മലബാറിലെ ജനങ്ങൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. പക്ഷേ ഈ സഭയിൽ എനിക്കു ഊന്നിപ്പറയാനുള്ളത് മലബാറിന്റെ ഏററവും പ്രധാന ആവശ്യമായ കോഴിക്കോട് വിമാനത്താവളം അടിയന്തിരമായി ഉണ്ടാക്കണമെന്നുള്ളതാണ്.

അതുപോലെ ഇന്നുള്ള നമ്മുടെ എക്സൈസ് നയത്തിൽ ചില ഉദാരതകൾ കാണിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നു പത്രങ്ങളിൽ റിപ്പോർട്ടുകണ്ടു. ഇനി ഒരു ഉദാരതയോടും ഞാനും എന്റെ പാർട്ടിയും അനുകൂലിക്കുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. ഇന്നത്തെ രീതിയിലുള്ള സംവിധാനത്തിനല്ലാതെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഹോട്ടലുകളിലോ മററു സ്ഥാപനങ്ങളിലോ മദ്യം വിൽക്കാനുള്ള ഉദാരമായ ഒരു സ്വഭാവത്തെ ഞാൻ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന പാർട്ടി അനുകൂലിക്കുന്നില്ലെന്നു ഈ സഭയിൽ പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ഇവിടെ പ്രധാനമായും എന്റെ സഹപ്രവർത്തകൻമാർ ഉന്നയിച്ച ഒരു കാര്യമുണ്ട്. ആരാധനാലയങ്ങളുടെയും വിദ്യാലയങ്ങളുടെയും മററും 400 മീററർ അകലെ മാത്രമേ മദ്യഷാപ്പുകൾ നടത്താൻ പാടുള്ളു എന്നു വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ഈ വ്യവസ്ഥ പല സ്ഥലത്തും ലംഘിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. അതു ലംഘിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ രാജ്യത്തെ സദാചാര കാര്യങ്ങളിൽ ചില വഴുതലുകൾ ഉണ്ടാക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. പള്ളികളുടെയും ചർച്ചുകളുടെയും ക്ഷേത്രങ്ങളുടെയും വിദ്യാലയങ്ങളുടെയും അടുത്തു നിയമത്തിനു അനുസൃതമല്ലാതെ മദ്യഷാപ്പുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതു ആപത്താണെന്നു മനസ്സിലാക്കണം. അതുകൊണ്ട് നിയമം കർശനമായി പാലിക്കുവാനുള്ള സംവിധാനം ഈ രാജ്യത്തുണ്ടാകണം. ഇവിടെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ച ധനാഭ്യർത്ഥനയുണ്ട്. ഞങ്ങൾക്കു വയനാടിനെ സംബന്ധിച്ചാണ് പറയാനുള്ളത്. കോഴിക്കോടു–ബത്തേരി റൂട്ട് ഗവൺമെൻറ് ദേശസാൽക്കരിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ആ ഭാഗങ്ങൾ പലതവണ സന്ദർശിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. അവിടെയുള്ള നിയമസഭാസാമാജികൻമാരെയും രാഷ്ട്രീയപാർട്ടി പ്രതിനിധികളെയും പൊതുജനങ്ങളെയും വിളിച്ചിരുത്തി ചർച്ചചെയ്തു. ഒരററുതിവരെ പരിഹാരം ഉണ്ടായി എന്നു ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. എന്നിരുന്നാൽപോലും അവിടത്തെ കൃഷിക്കാരുടെ കാര്യം വളരെ പരുങ്ങലിലാണ്. മലയോരത്തുള്ള അവരുടെ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ കോഴിക്കോടു വിപണിയിലെത്തിക്കുവാൻ ട്രൻസ്പോർട്ടുബസ്സുകളിലുള്ള അപര്യാപ്തതയും അസൗകര്യവും ഗുരുതരമായ ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷമായി അവിടെ അവശേഷിക്കുന്നു. മുൻപെല്ലാം ചെറുകിട കൃഷിക്കാർ വയനാടൻ പ്രദേശങ്ങളിലെ കൃഷിക്കാർ അവരുടെ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ പ്രൈവററ് ബസ്സുകളുടെ മുകളിൽ കയററിയാണ് കൊണ്ടുവന്നിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ ആ റൂട്ട് ദേശസാൽക്കരിച്ചതോടുകൂടി ഇത്തരം ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ കയററി കോഴിക്കോടു വിപണിയിൽ എത്തിക്കാൻ സാധ്യത വളരെകുറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഈ സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ആവശ്യത്തിനുള്ള ബസ് അവിടെ നടത്തണമെന്നു ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

ഓവർലാപ്പിംഗിനെ സംബന്ധിച്ച് എന്റെ മാന്യസുഹൃത്തുക്കൾ ഇവിടെ പറയുന്നതുകേട്ടു. പക്ഷേ ഓവർലാപ്പു ചെയ്യണമെന്നു ഇവിടെ ആരും വാദിച്ചിട്ടില്ല. അതു വേണമെന്നു ആരുംതന്നെ വാദിക്കുമെന്നും അഭിപ്രായമില്ല. പക്ഷേ ഈ ഭാഗത്തുള്ള ഒരു എം. എൽ. എ. യെ സംബന്ധിച്ച് ഓവർലാപ്പിംഗ് എം. എൽ. എ. എന്നും വിശേഷിപ്പിക്കുന്നതുകേട്ടു. സ്റേററിന്റെ മററു ഭാഗങ്ങളിലുള്ള ഓവർലാപ്പിംഗ് വ്യവസ്ഥകൾ വയനാടു റൂട്ട് ദേശസാൽക്കരിച്ചപ്പോൾ പാലിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ളതാണ് ഞങ്ങളുടെ അഭിപ്രായം. ഈ അഭിപ്രായം അർ. ടി. എ. യോട് ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുന്നയിച്ചപ്പോൾ അവിടത്തെ എല്ലാ രാഷ്ട്രീയപാർട്ടിയുടെ പ്രതിനിധികളും അവിടെ വന്നിരുന്നു. ഇതൊരു പ്രത്യേക രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിയുടെ ലക്ഷ്യമാണെന്നോ ഉദ്ദേശമാണെന്നോ പറയാൻ കഴിയുകയില്ലെന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. ഒരു പിൻപോയിൻറിൽ പോലും കടക്കാൻ പാടില്ലെന്ന വ്യവസ്ഥയാണു നിയമത്തിലുള്ളത്. അതൊന്നു മാററണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഒരു റോഡിൽകയററി അപ്പുറം പേകാനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടാകണമെന്നു എല്ലാപേരും വാദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതു ബസ് ഉടമകളുടെ പ്രതിനിധിയായി വാദിച്ചിട്ടുള്ളതല്ല. പല സാങ്കേതിക ബുദ്ധിമുട്ടുകളും യാത്രക്കാർ അനുഭവിച്ചിട്ടുള്ളതുകൊണ്ടാണ് അങ്ങനെ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോഴും

പറയുന്നത് അവിടെ ഓവർലാപ്പിംഗിന്റെ പ്രശ്നം ഉത്ഭവിക്കുന്നില്ലെന്നാണ്. കഴിഞ്ഞദിവസം ഒരു ചോദ്യത്തിനു ഉത്തരം തന്നപ്പോഠം അതു സാധ്യമല്ലെന്നു മന്ത്രി പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. എന്നിരുന്നാലും കൂടുതൽ ബസ്സുകഠം ഓടിക്കാനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടാക്കണം. മററുചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ആവശ്യമില്ലാത്ത ബസ്സുകഠം ഓടിക്കുന്നുണ്ടെന്നു പറയുകയുണ്ടായി. പല സാമാജികൻമാരും ഒരുഭാഗത്തു ബസ്സുകഠം ആവശ്യപ്പെടുകയും മറുഭാഗത്തു ആവശ്യമില്ലെന്നു പറയുകയും ചെയ്യുന്ന വാദഗതി എങ്ങനെ പൊരുത്തപ്പെടുന്നു എന്നു മനസ്സിലാക്കാൻ പ്രയാസമുണ്ട്. വയനാടു റൂട്ട് നാഷണലൈസ് ചെയ്തുകൊണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട പല ആവശ്യങ്ങളും വന്നുകഴിഞ്ഞെങ്കിലും കൃഷിക്കാരുടെ ഉൽപ്പന്നങ്ങഠം വിപണിയിൽ എത്തിക്കുവാനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അതു വർദ്ധിപ്പിക്കുവാനുള്ള എല്ലാവിധ സൗകര്യങ്ങളും അടിയന്തിരമായി ഉണ്ടാകണമെന്നുള്ളതാണ്.

മറെറാരുകാര്യം എനിക്കു പറയാനുള്ളത് വളരെക്കാലമായി കോഴിക്കോട് ഒരു റീജിയണൽ വർക്കുഷോപ്പ് ജനങ്ങഠം ആഗ്രഹിക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ കോഴിക്കോടുവന്നു വർക്കുഷോപ്പു ഉടനടി ആരംഭിക്കുമെന്നു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ വർക്കുഷാപ്പ് അടിയന്തിരമായി ആരംഭിക്കണം. എങ്കിൽ മാത്രമേ കേടുപാടുള്ള ബസ്സുകഠം നന്നാക്കി ഓടിക്കുവാനും സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാനും കഴിയുകയുള്ളു എന്നുള്ളതാണ് ഞങ്ങളുടെവിശ്വാസം.

വടകര ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട നഗരമാണ്, അതൊരു മുനിസിപ്പാലിററിയാണ്. അവിടെ ഒരു മിനിബസ്സ് സ്റേറഷൻ ഉണ്ടാക്കണമെന്നകാര്യം ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെയും ഗവൺമെൻറിന്റെയും പരിഗണനയിലുണ്ടായിരുന്നു. ആ നിർദ്ദേശം അടിയന്തിരമായി നടപ്പിലാക്കണം. ഇന്നു വടകര ബസ്സ്റേറഷൻ വളരെ ചെറുതാണ്. അവിടെക്കൂടി ഇന്നു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകഠം കയറിയിറങ്ങുന്നില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സുകഠം നാഷണൽ ഹൈവേവഴി പോകുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഒരു മിനി ബസ്സ്റേറഷൻ സ്ഥാപിച്ചുകൊണ്ട് വടകര വികസിപ്പിക്കുവാനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടാകണം. മറെറാരുകാര്യംകൂടി എനിക്കുപറയാനുണ്ട്. വയനാടുറൂട്ട് നാഷണലൈസ് ചെയ്തതോടുകൂടി ധാരാളമാളുകഠം തൊഴിൽരഹിതരായിട്ടുണ്ട്. അർഹരായ യോഗ്യതയുള്ള കണ്ടക്ടർമാരുണ്ട്. ഡ്രൈവർമാരും തൊഴിലില്ലാത്തവരായിട്ടുണ്ട്. അവരിൽ ഏറെക്കുറെ ആളുകളെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ എടുക്കാനുള്ള ഏർപ്പാടുകഠം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ചില ദിവസങ്ങളുടെ പരിധി നിയമത്തിൽ വച്ചതുകൊണ്ട് അവരിൽ പലരും ഒഴിവാക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് വയനാടു റൂട്ട് ദേശസാൽക്കരിച്ചപ്പോഠം ആ ബസ്സുകളിലുണ്ടായിരുന്ന തൊഴിൽ രഹിതരായ കണ്ടക്ടർമാർ, ഡ്രൈവർമാർ, ക്ലീനർമാർ ഇവരെ കണ്ടുപിടിച്ച് അവർക്ക് തൊഴിൽ കൊടുക്കാനുള്ള ഉദാരമായ നിയമസംവിധാനം ഉണ്ടാക്കി അവർക്കു തൊഴിൽകിട്ടാനുള്ള സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കണം. അതു ചെയ്യണമെന്നുതന്നെയാണ് ഞങ്ങഠംക്കു ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്.

സർ, ഇപ്പോഠം ആർ. ടി. എ.-യുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ചില വിഷമങ്ങഠം അനുഭവപ്പെടുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ദിവസംതന്നെ ചില പത്രവാർത്തകളുണ്ടായിരുന്നു. ഈ ആർ. ടി. എ.-യിലെ നിയമവ്യവസ്ഥകഠം ഉദാരമാക്കണമെന്നു ഞങ്ങഠംക്കഭിപ്രായമുണ്ട്. ഒരുകൊല്ലമായി ടെംപററിപെർമിററിൽ ഓടുന്ന ബസ്സുകളുണ്ടാകും. അതു നിയമ വ്യവസ്ഥയനുസരിച്ചതാൽക്കാലികമാണ്. പക്ഷേ ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തെ മുൻനിർത്തി വീണ്ടും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പുതുക്കിക്കൊടുക്കുന്ന ഒരു സംപ്രദായം ആർ. ടി. എ.-യിലുണ്ട്. ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം വളരെ ശക്തിയായി വരുമ്പോൾ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി പെർമിററ് 4 മാസംകൂടി പുതുക്കിക്കൊടുക്കുന്നു. അതുകൊടുത്തതിനുശേഷം തുടർച്ചയായി ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ റൂട്ടെല്ലാം നന്നായി ഗതാഗതയോഗ്യമായിവരുമ്പോൾ പക്കാപെർമിററിനു ക്ഷണിക്കുന്നു. ഇന്നത്തെ നിയമത്തിൽ ആർക്കെല്ലാം കൊടുക്കണമെന്നു വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനു ബ്രോഡ്ഷീററ് തയ്യാറാക്കണമെന്നു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ നിയമത്തിനു മാററംവരുത്തി ബ്രോഡ്ഷീററ് തയ്യാറാക്കി കഴിഞ്ഞകാലം ഓടികൊണ്ടിരുന്ന ബസ്സുകളെ ഒഴിവാക്കി പുതിയ ആളുകളെ അവിടെ അനുവദിക്കുന്നതിനു മാററം വരുത്തണം. കഴിഞ്ഞകാലത്തു ജനങ്ങളെ സേവിച്ച ബസ്സുകൾക്കും പഴയ ബസ്സുകൾക്കും പെർമിററുകൊടുത്തു അവരെ അവിടെത്തന്നെ സ്ഥാപിച്ചുകൊണ്ട് ഈ റൂട്ടുകൾ അവർക്കു അനുവദിക്കാനുള്ള വ്യവസ്ഥ ട്രാൻസ്പോർട്ട് നിയമത്തിൽ ഉണ്ടാകണമെന്നു ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു. അങ്ങനെയായാൽ ഇന്നു ആർ. ടി. എ.-യെ സംബന്ധിച്ച് അഴിമതിയെന്നു പറയപ്പെടുന്ന അഴിമതി ഒരതിരുവരെ ഇല്ലാതാക്കാൻ കഴിയും. അങ്ങനെ പഴയ ആളുകൾക്കു കൊടുക്കാനുള്ള ഒരു വ്യവസ്ഥയുണ്ടായാൽ അത്തരത്തിലുള്ള യാതൊന്നും അവിടെ വരാൻ സാധ്യമല്ലെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബസ്സുകൾക്കു ബസ് റൂട്ട് അനുവദിക്കണമെന്നു ആവശ്യപ്പെടാൻ കാരണം.

മറെറാന്ന് ഇവിടെ ഉള്ളത് ആർ. ടി. എ.-കളിൽ നിയമ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് അനുസൃതമായി റൂട്ടുകൊടുക്കുമ്പോൾ ബ്രോഡ്ഷീററ് ഏർപ്പെടുത്തുന്ന സംപ്രദായത്തിൽ ഇപ്പോൾ റസിഡൻസ്, കപ്പാസിററി ഇതൊക്കെയാണ് പറയുന്നത്. ഇതു മാററിക്കൊണ്ട് ഇന്നു ആരാണോ ഓടികൊണ്ടിരിക്കുന്നത് അവർക്കുതന്നെ, ആ ബസ്സുതന്നെ, പഴയ ബസ്സാണങ്കിൽപോലും അതു പുതുക്കിക്കൊണ്ട് അവിടെതന്നെ ഓടിക്കാനുള്ള നിയമവ്യവസ്ഥയുണ്ടായാൽ, ഇത്തരത്തിലുള്ള എല്ലാകാര്യങ്ങൾക്കും ഒരു പരിധിവരെ പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രധാന പ്രശ്നങ്ങളിൽ ഗവൺമെൻറ് സത്വരമായ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുകയാണ്.

അതുപോലെതന്നെ പുതിയ റൂട്ടുകൾക്ക് പക്കാപെർമിററിനുള്ള അപേക്ഷ ക്ഷണിച്ചപ്പോൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യും അപേക്ഷകരായിവരുകയും മററാർക്കും കൊടുക്കാതെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്കുതന്നെ കൊടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ള പല റൂട്ടുകളിലും ഇന്നും ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സുകൾ ഓടിക്കാതിരിക്കുന്നുണ്ട്. ഇരിങ്ങനൂർ-കോഴിക്കോടു മെഡിക്കൽ കോളേജ് റൂട്ടിന് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് പെർമിററുകൊടുത്തത് ഈ സഭയിലെ അഞ്ചു നിയമസഭാസാമാജികൻമാരുടെ ആവശ്യമായിട്ട് ആർ. ടി. എ. അംഗീകരിച്ചിട്ടാണ്. ആ പെർമിററിനു മററ് അപേക്ഷകരുണ്ടായിരുന്നിട്ടും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.- ക്കു ലഭിച്ചിട്ടുപോലും ഇന്നുവരെ അവിടെ ബസ്സ് ഓടിച്ചിട്ടില്ല. കോഴിക്കോട് മെഡിക്കൽ കോളേജിലേക്ക് വളരെ എളുപ്പം എത്താൻ കഴിയുന്ന പക്കാപെർമിററു കിട്ടിയ ഈ റൂട്ടിൽ ബസ്സ് ഓടിക്കാൻ അടിയന്തിരമായ നടപടി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ആരംഭിക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പരിപൂർണ്ണമായി പിൻതാങ്ങിക്കൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എൻ. ഭാസ്കരൻ നായർ: സർ, എന്റെ ബഹുമാന്യ സ്നേഹിതൻ ട്രാൻസ്പോർട്ടുമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന രണ്ടു ധനാഭ്യർത്ഥനകളെയും എതിർക്കേണ്ടിവന്നതിൽ ഖേദമുണ്ട്. സർ, അദ്ദേഹം കൈകാര്യംചെയ്യുന്ന വകുപ്പുകൾ കുറെനാളുകളായി വളരെയേറെ വിമർശനം കേട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന രണ്ടു വകുപ്പുകളാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റേത് വിമർശനത്തിനു വിധേയമായ വകുപ്പുകളാണെന്നുള്ളത് നമുക്കറിയാം. അത് വകുപ്പിന്റെ വിശേഷതകൾകൊണ്ടല്ലാതെ അതുകൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന രീതിയുടെ പ്രത്യേകതകൊണ്ടോ അതിലുള്ള ന്യൂനതകൊണ്ടോ മാത്രമാണെന്ന് എനിക്ക് അംഗീകരിക്കാൻ നിർവ്വാഹമില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെയേറെ പരാതികൾ പലഭാഗത്തുനിന്നും വരുന്നുണ്ട്. കാരണം ഇന്ന് എല്ലാ ആളുകളും ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സിൽ കയറണമെന്നുള്ള ആഗ്രഹം പ്രകടിപ്പിക്കുന്ന ഒരു കാലഘട്ടമാണ്. പ്രൈവറ്റുബസ്സുകൾ ഉണ്ടെങ്കിൽപോലും ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സിൽ സഞ്ചരിച്ചാൽ മാത്രമേ തൃപ്തിയാകുകയുള്ളു. പ്രൈവറ്റ്ബസ്സുകൾ നടക്കുന്ന രീതിയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അഭിപ്രായ വ്യത്യാസമുണ്ടെങ്കിൽ പോലും അതുമുഴുപ്പിച്ചുകാണിക്കാറില്ല. നേരെമറിച്ച് സർക്കാർ ആധിപത്യത്തിൽ നടത്തുന്ന ഒരു കോർപ്പറേഷൻ എന്നുള്ളനിലയിൽ എല്ലാ ആളുകൾക്കും അതിൽ അവകാശമുണ്ടെന്നും അതിന്റെ വൈകല്യങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണെന്നും മനസ്സിലാക്കണം. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വൈഷമ്യങ്ങൾ വളരെയേറെയുണ്ട്. ആ വൈഷമ്യങ്ങൾ എങ്ങനെയുണ്ടായി എന്നുള്ളത് പ്രധാനമായും നമ്മൾ ചിന്തിച്ച് അതിനു പരിഹാരം കണ്ടെത്തേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്.

ഇന്ന് ബസ്സുകളുടെ കാര്യത്തിൽ പോരായ്മകൾ വളരെയധികമുണ്ട്. ആവശ്യത്തിനുള്ള ബസ്സുകൾ ഇല്ലെന്നുള്ളതാണ് ഏററവും പ്രധാനമായ സംഗതി. ഇതിനു ബസ്സുകൾ ഉണ്ടായേമതിയാകൂ. നാഷ്ണലൈസ് ചെയ്ത റൂട്ടുകളിലെല്ലാം ആവശ്യമായ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാനുള്ള ചുമതല കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്കുണ്ട്. പണമില്ലെന്നുള്ള മുറവിളികൊണ്ട് ആ ചുമതലയിൽനിന്നു മാറാൻ സാധിക്കുകയില്ല. പണം എങ്ങനെ ഉണ്ടാക്കണമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ പല മെമ്പർമാരും പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. പണമുണ്ടായേ മതിയാകൂ. ബസ്സുകൂടുതൽ കൊടുക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. ബസ്സുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ ആവശ്യത്തിനു സർവ്വീസ് നടത്താൻ പററുകയുള്ളു.

സർ, മറെറാരുകാര്യം ഇതിൽ ചിന്തിക്കാനുള്ളത് നമുക്കെല്ലാം അറിയാം. ഈ അസംബ്ലിയിൽ ഇരിക്കുന്ന എല്ലാ ആളുകളും അവരവരുടെ നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിൽ ബസ്സുകൾവേണം, അവ എക്സ്റെറൻറ് ചെയ്യണം എന്നൊക്കെയുള്ള പരാതികളും മുറവിളികളും നടത്തുന്നുണ്ട്. പ്രതിഷേധങ്ങളും പ്രകടനങ്ങളും പ്രക്ഷോഭണങ്ങളും ഒക്കെനടത്തി ഇതിനുവേണ്ടി ബഹുമാനപ്പെട്ടമന്ത്രിയെ സമീപിക്കുന്ന കാഴ്ചയും കാണുന്നുണ്ട്. അപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ദീനദയയുണ്ടും നല്ല മനസ്ഥിതികൊണ്ടും വളരെയധികം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ വരുന്ന അവസരത്തിൽ ഇന്നുള്ള ബസ്സുകൾകൊണ്ട് പര്യാപ്തമായ രീതിയിൽ സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയാതെവരുന്നു എന്നുള്ള വസ്തുതയും നാം കണക്കിലെടുക്കണം. പല ആളുകളും പറഞ്ഞു, തങ്ങൾ കാറിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന ആളുകളാണ്, ബസ്സിൽ സഞ്ചരിക്കാൻ ഭയമാണ്. കുഞ്ഞുങ്ങളെപ്പോലും ബസ്സിൽ അയയ്ക്കാൻ ഭയമാണ് എന്നൊക്കെ. സർ, ഞാൻ ബസ്സിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഒരാളാണ്. വളരെക്കാലമായി സഞ്ചരിക്കുന്നു. ആഴ്ച

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തോറും ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സിൽ വരുന്നുണ്ട്. അതിലുള്ള തകരാറുകളെല്ലാം മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകതന്നെയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഒരു കാര്യം വളരെവ്യക്തമാണ്, ഇന്ന് അറിഞ്ഞോ അറിയാതെയോ ട്രാൻസ്പോർട്ടുമന്ത്രിയെ വിമർശിക്കണമെന്നു പ്രത്യേക ചിന്താഗതിയോടുകൂടി ഈ നാട്ടിന്റെ നാനാഭാഗത്തും ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സുകളുടെ നടത്തിപ്പിലുള്ള തകരാറുകൾക്കുള്ള പൂർണ്ണ ഉത്തരവാദിത്വം ബഹുമാനപ്പെട്ടമന്ത്രിക്കാണെന്നുള്ള രീതിയിൽ പ്രചരണം നടക്കുന്നുണ്ട്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ ഡിസിപ്ലിൻ ഇല്ലെന്നുള്ളത് നാം മനസ്സിലാക്കണം. ഈ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർ മുതൽ കണ്ടക്ടർവരെയുള്ള ആളുകൾ മേലധികാരികൾ പറഞ്ഞാൽ കേൾക്കുന്നില്ലെന്നുള്ളകാര്യം നാം ഓർക്കണം. ഏതെങ്കിലും ഒരുബസ്സ്റ്റാന്റിൽ ചെന്നാൽ ബസ്സ് എങ്ങോട്ടു പോകുന്നു, എപ്പോൾ പോകുന്നു എന്നുള്ളതൊന്നും അറിയാൻ സാധിക്കുകയില്ല. കണ്ടക്ടറോടു ചോദിച്ചാൽ ഇന്നസ്ഥലത്തേക്കു പോകുകയാണെന്നു പറയുകയുമില്ല. മുകളിലുള്ള അധികാരികൾ പറയുന്നതുകേൾക്കാൻ താഴെയുള്ള ആളുകൾ കൂട്ടാക്കാത്തതാണ് ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ടുസർവ്വീസിന്റെ കാര്യത്തിലുള്ള ന്യൂനതയെന്നു മനസ്സിലാക്കി ഡിസിപ്ലിൻ കൊണ്ടുവരേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. ഡിസിപ്ലിൻ പാലിച്ചാൽ മാത്രമേ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവ്വീസ് നല്ലനിലയിൽ നടത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളു എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് അൽപ്പം സമയംകൂടി അനുവദിച്ചുതന്നതിന് നന്ദി രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ടി. എ. പരമൻ: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പിൻതാങ്ങുന്നു. ഒരുകാര്യം മാത്രമേ ഞാൻ പറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുള്ളു. നമ്മുടെ പബ്ലിക്ഹെൽത്ത് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റേയും പബ്ലിക്ഹെൽത്ത് ഇഞ്ചിനീയറിംഗ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റേയും പ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെ ജനങ്ങളുടെ ആരോഗ്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പല നടപടികളും എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ ജനങ്ങളുടെ ആരോഗ്യം ഇങ്ങനെ കണ്ടമാനം നന്നായിപ്പോകുന്നത് ശരിയല്ലല്ലോ. അതിനെ ഒന്ന് തടയേണ്ടത് ആവശ്യമാണല്ലോ. ഒരു കൈകൊണ്ട് പ്രഹരിക്കയും മറു കൈകൊണ്ട് തലോടുകയും എന്നതാണ് പ്രകൃതി നിയമംതന്നെ. അപ്പോൾ പ്രകൃതി നിയമം അനുസരിച്ചുതന്നെ ഗവൺമെന്റ് ഭരിക്കണം. അപ്പോൾ നമ്മുടെ ജനങ്ങളുടെ ആരോഗ്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള പരിപാടികൾ ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ പ്രവർത്തനം വഴി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ അതിനെ നശിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രവർത്തനം വേറെ ചില വകുപ്പുകൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് പ്രധാനമായും നമ്മുടെ എക്സൈസ് വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരാണ്.

സർ, കള്ളവാററ് ചാരായം എന്നു പറയുന്ന സാധനത്തിന്റെ സാർവ്വത്രികമായിട്ടുള്ള പ്രചരണത്തിന് എല്ലാവിധ സഹായസഹകരണങ്ങളും ചെയ്തുകൊടുത്തുകൊണ്ടാണ് എക്സൈസ് വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ഈ ചുമതല നിർവ്വഹിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 15 കൊല്ലം മുമ്പ് വാസ്തവത്തിൽ നമ്മുടെ ഹൈറേഞ്ചിൽ മാത്രം പരിചയമുള്ള ഒരു സാധനമായിരുന്നു ഈ കള്ളവാററു ചാരായം. നാടിന്റെ മററു ഭാഗങ്ങളിലുള്ള ആളുകൾക്ക് ഈ കോട്ടുവടി, വിഷ്ണുവാരിഷ്ടം മുതലായ സാധനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് മനോരമ ആഴ്ചപ്പതിപ്പിലൂടെ തുടർച്ചയായി വായിച്ചുള്ള അറിവ് മാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളു. എന്നാൽ ഇന്ന് ആ സാധനം നമ്മുടെ എല്ലാ സ്ഥലത്തും സുലഭമായി കിട്ടും. വാസ്തവത്തിൽ 50 വീടുകളുള്ള ഒരു സ്ഥലത്താണെങ്കിൽ അതിൽ ഒരു വീട്ടിൽ വാററുചാരായം വിററുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ടുള്ള ദോഷം എന്താണെന്നുവച്ചാൽ ഇത്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പറമ്പിൽ കുഴിച്ചിട്ടിട്ടുണ്ടാകും. വൈകുന്നേരം അത് കച്ചവടം നടത്തുന്നു. ആ വീട്ടിലെയോ അയൽ വീട്ടിലെയോ കുട്ടികൾ കളിച്ചുകളിച്ചു അവിടെയെല്ലാം ചെല്ലുമ്പോൾ ഈ കുട്ടികൾക്കറിയാം എവിടെയാണ് അത് ഇട്ടിരിക്കുന്നതെന്ന്. അവർ എല്ലാവരുംകൂടി അത് എടുത്തു കുടിക്കുന്നു. അവരെല്ലാംകൂടി മരവട്ടിക്കാതിന്ന കാക്കയെപ്പോലെ തലകറങ്ങി നടക്കും. വാഷ് ഉണ്ടാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ മാത്രമേ ചാരായം ഉണ്ടാക്കാൻ പററുകയുള്ളു; ബിസിനസ് വേഗം നടക്കുകയുള്ളു. ഏററവും കുറവ് ക്വാണ്ടിററിയിൽനിന്ന് ഏററവും കൂടുതൽ കിക്ക് കിട്ടുക എന്നുള്ളത് കുടിയൻമാരുടെ ആവശ്യമാണ്. അതിനുവേണ്ടി വാഷും മററും ഉണ്ടാക്കുന്നത് പറമ്പിലെല്ലാം കിടക്കുന്ന കണ്ടാടികണ്ടാടി സാധനങ്ങൾ എടുത്താണ്. അക്കൂട്ടത്തിൽ തെങ്ങിൻെറ മണ്ടയിലുള്ള വലിയ നീളംകൂടിയ തേരട്ട, ഉപയോഗിച്ചുകഴിഞ്ഞ് വലിച്ചെറിഞ്ഞ ബാററി, നവസാരം ഇതെല്ലാം ഉൾപ്പെടും. അത് വളരെ സ്പ്യൂറിയസ് ആയ ആർട്ടിക്കിളാണ്. ജനങ്ങളുടെ ആരോഗ്യത്തിനു വളരെ ഇൻജൂറിയസ് ആയ ആർട്ടിക്കിളാണ്. ആ സാധനങ്ങളെല്ലാം ഇട്ടാണ് വ്യാജച്ചാരായം ഉണ്ടാക്കുന്നത്. സർ, കൺട്രാക്ടർമാരുടെയോ അബ്കാരി കൺട്രാക്ടർമാരുടെയോ ശല്യം മൂത്ത് ആരെങ്കിലുംപോയി പരാതിപ്പെട്ടാൽ എക്സൈസ്കാർ അവിടെയൊക്കെപ്പോയി ഒരു കാട്ടായം കാണിച്ച് മടങ്ങിവരും, വ്യാജച്ചാരായം ഉണ്ടാക്കുന്നത് തടയുന്നതിനുവേണ്ടി എക്സൈസ് വകുപ്പിൽ പെയ്ഡ് ഇൻഫോമേഴ്സ് ഉണ്ട്. അത് പൊതുജനങ്ങളിൽ തന്നെയുള്ള ആളുകളാണ്. പൊതുജനങ്ങൾ കംപ്ലയിൻഡ് ചെയ്താൽ എക്സൈസ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ അവിടെ പരിശോധനയ്ക്ക് ചെല്ലുന്നതിനു മുമ്പ് ഇവർ അവർക്ക് ഇൻഫർമേഷൻ കൊടുക്കും. എന്നിട്ടാണ് വിസിററ് ചെയ്യുക. ഇങ്ങനെ കടതിരിഞ്ഞ ഇടപാടാണ്. ഗവൺമെൻറ് ഇവർക്ക് മന്ത്ലിപേമെൻറാണല്ലോകൊടുക്കുന്നത്. പക്ഷേ ഇവർ കൊടുക്കുന്നത് പീസ്റേററ് അനുസരിച്ചാണ്, ഓരോ കേസ്സിനും കാശ്കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗവൺമെൻറ് എംപ്ലോയീസിനെക്കാൾ കൂടുതലുണ്ട് കള്ളവാററുകാരുടെ എംപ്ലോയീസ്. ഇതിനുമുൻപ് ഒരു ചോദ്യത്തിനുത്തരമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട നാരായണക്കുറുപ്പ് പറഞ്ഞു ഈ സാധനങ്ങളെല്ലാം പിടിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ അത് നശിപ്പിക്കുകയാണ് എന്ന്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കുറിപ്പിനറിയുന്നതിനു മുമ്പ് എനിക്കറിയാം. ഈ സാധനങ്ങളെല്ലാം നശിപ്പിച്ചു എന്നാണ് 'രേഖ.' 'രേഖ'യിൽ നശിപ്പിച്ചു എന്നുതന്നെയാണ്. പക്ഷേ കള്ളവാററിൽ പിടിക്കുന്ന സാധനങ്ങളെല്ലാം കൺട്രാക്ടർമാർക്ക് വിററുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതൊക്കെ കളർചെയ്ത് വിദേശമദ്യമായി വിൽക്കുന്നതിന് വലിയവലിയ കൺട്രാക്ടർമാർക്കു ലാമ്പ്രട്ടറിവരെ ഉണ്ട്. ഇവിടെ സ്കോച്ച്വിസ്ക്കി ഉണ്ടാക്കുന്നത് എറണാകുളം ഡിസ്ട്രിക്ടിലും തൃശൂർ ഡിസ്ട്രിക്ടിലും വടക്കൻപറവൂരിലെ വടക്കേക്കരയിലുമൊക്കെയാണ്. എൻെറ സ്നേഹിതനായ ഒരു സർക്കിൾ ഇൻസ്പെക്ടറോട് ഈ സ്കോച്ച്വിസ്ക്കിയിൽ എങ്ങനെയാണ് കളർ ചേർക്കുന്നതെന്ന് ഞാൻ ചോദിച്ചു. കളർ തരമാകാതെ വന്നാൽ മൂത്രമൊഴിക്കുകവരെ ചെയ്യുന്നുണ്ട് എന്നാണദ്ദേഹം എന്നോട് പറഞ്ഞത്. മൂത്രത്തിന് സ്കോച്ച്വിസ്ക്കിയുടെ ഒരു ചെറിയ കളർ ഉണ്ടത്രേ. നമ്മുടെ നിയമസഭതന്നെ മദ്യനിയന്ത്രണത്തിനുവേണ്ടി നിയമം പാസാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അഡ്വർട്ടൈസ്മുഖേനയൊക്കെ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് നടപടിയെടുത്തിട്ടുണ്ട്.

12 NOON

അതുപോലെതന്നെ ഉപഷോപ്പുകളുടെ കാര്യം. എല്ലായിടത്തും ഇപ്പോൾ ഉപഷോപ്പുകൾ ഇഷ്ടംപോലെയുണ്ട്. ശ്രീമാൻ എ. വി. താമരാക്ഷൻെറ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ എൺപത്തിനാല് (84) ഉപഷോപ്പുകളുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly.

ധൃതരാഷ്ട്രർക്കുപോലും നൂറുമക്കളേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളു. അദ്ദേഹം ഒരു മിത്തോളജിക്കൽ കാരക്ടർ ആണ്. മിത്തോളജിയിൽ എന്തും ഉണ്ടാകാം. പക്ഷേ നിയമം മൂലം ഷോപ്പുകൾ നടത്തുന്ന രാജ്യത്ത് ഒരു മെയിൻഷോപ്പിന് 84 ഉപഷോപ്പുകൾ ഉണ്ടാകുക എന്നുവച്ചാൽ അത് ജനങ്ങളുടെ ആരോഗ്യത്തെ സാരമായി ബാധിക്കുന്ന ഒന്നാണ്, അത് തടയുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടിസ്വീകരിക്കണമെന്നുകൂടി അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് നിറുത്തുന്നു.

ശ്രീ. ഇ. നാരായണൻ നായർ: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുകയാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിനെക്കുറിച്ച് വളരെയധികം കാര്യങ്ങൾ പറയാനുണ്ട്. അങ്ങോട്ടേക്കു കടക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടൊരഭ്യർത്ഥന; കോഴിക്കോട് റീജിയണൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് കോഴിക്കോട് സോൺ ആക്കിക്കൊണ്ട് ഉടനടി പ്രവർത്തനമാരംഭിക്കണം. അത് വേണ്ടവിധത്തിൽ നീങ്ങുന്നില്ല. ഇടപ്പാറംപോലെ സൗകര്യപ്രദമായ ഒരു വർക്ക്ഷോപ്പ് കോഴിക്കോട്ട് ഉണ്ടാക്കാനാവശ്യമായ നടപടി കൈക്കൊള്ളണമെന്നപേക്ഷിക്കുകയാണ്.

ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ കാര്യം പറയുമ്പോൾ, ചില ചെറിയ, പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന കാര്യത്തിലാണ് ജനങ്ങൾക്കാക്ഷേപമുള്ളത് എന്നകാര്യം ഞാൻ അനുസ്മരിപ്പിക്കുകയാണ്. സഞ്ചരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു ബസ്സിലെ ഫാൻബെൽററ് പൊട്ടിപ്പോയാൽ അത് മാററിയിടാൻ ഡ്രൈവർക്കോ കൺടക്ടർക്കോ പരിചയമുണ്ടെങ്കിലും അതിനുള്ള അധികാരമോ അവകാശമോ ഇന്നവർക്കില്ല. എപ്പോഴെങ്കിലും വർക്ക്ഷോപ്പിൽനിന്ന് ആൾ വന്ന് അത് മാററിയിട്ടാലേ പിന്നെ ബസ്സ് പോകുകയുള്ളു. ഒരു ഫാൻബെൽററിന് പന്ത്രണ്ട് രൂപയോമറേറാ ആണ് വില. അത് വർക്ക്ഷോപ്പിൽനിന്ന് ആളുവന്നാലെ മാററിയിടുകയുള്ളു എന്ന് പറയുന്നത് പരമവിഡ്ഢിത്തമാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള നിസ്സാരകാര്യങ്ങളിൽ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് വളരെ ആക്ഷേപമുണ്ട്. വലിയ വലിയ കാര്യങ്ങൾ വേറെയുണ്ട്. 113 മരിച്ച ബസ്സുകൾ (പതിനാറുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞത്) ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നുപറഞ്ഞു.

ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്): 1979-ൽ വാങ്ങിച്ച ബസ്സുകളല്ല അത്.

ശ്രീ. ഇ. നാരായണൻ നായർ: വാങ്ങിച്ചത്, വാങ്ങിച്ചത് എന്നുപറയുന്നത്, ഷേണായി ക്ഷമിക്കണം, കൊങ്ങിണിമാരുടെ വെററിലതീററിപോലെയാണ്. കൊങ്ങിണിമാരെങ്ങനെയെന്നു വച്ചാൽ ഇന്നു പഴുത്ത വെററിലതിന്നും. എന്നിട്ട് നല്ലത് നാളത്തേക്കു വച്ചേക്കും. നാളെയാകുമ്പോൾ അത് പഴുക്കും. അപ്പോൾ അത് എടുത്തുതിന്നിട്ട് നല്ലത് വീണ്ടും നാളത്തേക്ക് വയ്ക്കും. നാളെയാകുമ്പോൾ അതും പഴുക്കും. ഇങ്ങനെ എന്നും അവർക്ക് പഴുത്തവെററില തിന്നാനെ പററു. കൊങ്ങിണിമാരുടെ വെററിലതീററി എന്നു പഴമൊഴിതന്നെയുണ്ട്. അതുപോലെയാണിത്. കൊണ്ടുവരുന്നതെല്ലാം പഴയതുമാററാൻ ഉപയോഗിച്ചുഎന്നാണ് പറയുന്നത് പുതിയ ബസ്സുകളൊന്നും ഓടിച്ചിട്ടില്ല. അഥവാ ഓടിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ മലബാറിലേക്ക് ഒന്നും തന്നിട്ടില്ല—അതാണ് മറെറാരാക്ഷേപം. പുതിയ ബോഡി ബിൽഡ്ചെയ്ത ബസ്സുകൾ മലബാറിലേക്ക് തരാറില്ല.

ശ്രീ. പി. പി. എസ്തോസ്: പുതിയ ബസ്സുകൾ പാലയിൽ നിന്ന് മലബാറിലേക്കാണെന്നറിയില്ലേ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ഇ. നാരായണൻ നായർ: 200 ബ. സ്സുകളുടെ ബോഡിബിൽഡ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി ജബൽപ്പൂരിലെ ആസാദ് ബോഡി ബിൽഡേഴ്സിനെ ഏൽപ്പിച്ചുവെന്നുപറയുന്നു. അത് നിയമപ്രകാരമായ വശത്തിൽകൂടി ആയിരിക്കാം. പക്ഷേ ഒരു കാര്യം വ്യക്തമാണ്. അതിന്റെ നികുതി നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്. മറേറ കാര്യത്തിൽ ടെൻറർ കൊടുത്ത് ന്യായമാണോ എന്നുള്ള വിഷയത്തിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. എന്റെ കൈയിൽ അതിന്റെ രേഖകളില്ല. എനിക്ക് കിട്ടിയ അറിവു വച്ചുകൊണ്ട് പറഞ്ഞാൽ ചില ആളുകൾ വന്നു എന്നോ എന്തൊക്കെയോ കൃത്രിമങ്ങൾ ഇതിന്റെ പിന്നിൽ നടന്നു എന്നോ ഒക്കെയാണ്. ഏതായാലും നമ്മുടെ സ്റേററിന് നികുതി നഷ്ടപ്പെടുന്നു എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. സർ, ബസ്സിന്റെ കാര്യത്തിൽ രണ്ടുമൂന്നു കാര്യങ്ങൾകൂടി പറയാനുണ്ട്. ഒന്ന്, കൺടക്ടർമാരുടെ മനുഷ്യരോടുള്ള പെരുമാററം. മറെറാന്ന് കൈകാട്ടിയാലും ആളുകളെ ബസ്സിൽ കയററാനുള്ള സൻമനസ്; മറെറാരപേക്ഷ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടാണ്. മന്ത്രി, മന്ത്രിയെന്നുള്ള നിലവിലല്ലാതെ കായംകുളത്തുള്ള ബസ്സ്റേറഷനിലെ കാൻറീനിലും മൂത്രപ്പുരയിലുമൊക്കെ ഒന്നു പോകണം. മന്ത്രിയെന്നനിലയിൽ എസ്കോർട്ടോടുകൂടി പോയാൽ അവിടെ വല്ലതുമൊക്കെ ചെയ്തുവച്ചുവെന്ന് വരും. എന്നാലും കായംകുളത്ത് ഒന്നും ചെയ്യില്ല. മന്ത്രിയല്ലാത്ത നിലയിൽ അവിടെപ്പോയി കാൻറീനിൽ കയറി ഒരു കപ്പ് ചായയും കുടിച്ച് മൂത്രപ്പുരയൊക്കെ ഒന്ന് സന്ദർശിക്കണം. അപ്പോഴറിയാം ഭരണത്തിന്റെ വിശേഷം. എങ്ങനെയുണ്ട് നമ്മുടെ പ്രദേശം എന്ന് അപ്പോഴറിയാം.

അടുത്തതായി എക്സൈസിനെക്കുറിച്ചു പറയാം. ഈ സ്റേററിന് ഏററവും വലിയ വരുമാനം നേടിത്തരുന്ന ഒന്നാണ് അത്. ഈ വർഷം തന്നെ 16 കോടി രൂപയുടെ മെച്ചമുണ്ടാകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞവർഷം 45 കോടിയായിരുന്നു. ഈ വർഷം അത് പത്തൊഴുപതു കോടിയായേക്കും. ഈ വരുമാനത്തിന്റെ കാര്യം നാം പ്രത്യേകം പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. ആരിൽ നിന്നാണ് ഈ വരുമാനം ഉണ്ടാകുന്നത് ഇത് കൊണ്ടാരെയാണ് നന്നാക്കുന്നത് എന്നതെല്ലാം പരിശോധിക്കേണ്ടത് വളരെ ആവശ്യമാണ്. ഗവൺമെൻറ് കൊടുക്കുന്ന പട്ടച്ചാരായത്തിന് ലിററിന് 5 രൂപയാണ് വില. അഡീഷണലായി വേണമെങ്കിൽ 9 (ഒൻപത്) രൂപ കൊടുക്കണം. ലേലം എടുത്തിട്ടുള്ള ആളുകളിൽ തന്നെ തിരുവനന്തപുരം, ആലപ്പുഴ, എറണാകുളം ഭാഗത്തുള്ളആളുകളാണ് ഗവൺമെൻറ് കൊടുക്കുന്ന പട്ടച്ചാരായം അഡീഷണലായി എടുക്കുന്നത്. മലബാർ ഭാഗത്തൊന്നും എടുക്കുന്നില്ല.

സർ, ഗവൺമെൻറ് ഉണ്ടാക്കുന്ന പട്ടച്ചാരായത്തിന് വീര്യം കുറവാണെന്നാണ് വയ്പ്. ലേലം എടുത്ത ആളുകൾ തന്നെ വീര്യം ഉള്ള ചാരായം കള്ളവാററു നടത്തി ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുകയാണ്. ഈ എക്സൈസുകാർ പിടിക്കുന്നത്, ഈ ലേലം പിടിച്ച ആളുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന കമ്പനിയുടെ പുറമെയുള്ള ആരെങ്കിലും വാററിയാൽ, അവരെയാണ്. ഈ പുറമേയുള്ള ചാരായത്തിന്റെ വീര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച ഒരു ഉദാഹരണം പറയാം. ഞാൻ ഇതിനിടെ തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് തീവണ്ടിയിൽ വരികയായിരുന്നു. കണിയാപുരത്ത് എത്തിയപ്പോൾ തീവണ്ടിക്കകത്ത് കുറെ ആളുകൾ ഇരുന്ന് സംസാരിക്കുന്നു. നാരായണക്കുറുപ്പ്, ആനവാരി രാമൻനായര്, മണ്ടൻ മുത്തപ്പ അതുപോലെ വക്കം മുഹമ്മദു ബഷീറിന്റെ കഥാപാത്രങ്ങളെപ്പററിയൊക്കെയാണ് സംസാരം. അവരുടെ സംസാരം കേട്ടപ്പോൾ സാഹിത്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആളുകളാണ് എന്ന് തോന്നി. ഞാൻ അടുത്തുചെന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നാടൻ പട്ടയുടെ ഒരു കുപ്പി അടുത്തുണ്ട്. ക്യൂറേഷ്ശേ അടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഗവൺമെൻറ് 5 രൂപയ്ക്ക് കൊടുക്കുന്ന പട്ടച്ചാരായത്തിൻെറയും നാടൻ പട്ടച്ചാരായത്തിൻെറയും ക്വാളിററിയെ സംബന്ധിച്ചാണ് പറയുന്നത്. വണ്ടി, പേട്ടയിൽ എത്തിയപ്പോൾ അവരുടെ സംസാരം 'നാരായണക്കൊഴുപ്പ്' എന്നാണ് കേൾക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. പതിനഞ്ചു മിനിട്ട് നേരം വണ്ടി പോയതേയുള്ളു. 'റ' എന്ന അക്ഷരം 'ഴ' ആയി. കണിയാപുരത്തുവച്ച് പറഞ്ഞത് നാരായണക്കുറുപ്പ് എന്നാണ്. പേട്ടയിൽ എത്തിയപ്പോൾ '' നാരായണക്കൊഴുപ്പായി.'

ശ്രീ. കെ. നാരായണ ക്കുറുപ്പ്: നാരായണൻ നായർ എന്ന് പറയുന്നത് എങ്ങനെ എന്ന് ഒന്ന് പറഞ്ഞേ.

ശ്രീ. ഇ. നാരായണൻ നായർ: പിന്നീട് പേട്ടയിൽ ഇറങ്ങിപ്പോയപ്പോൾ സ്ട്രീക്കിംഗ് ആണ്. കൗപീനം മാത്രമേ ഉള്ളു. മൂന്നാലുപേർ പിടിച്ചുകൊണ്ടാണ് പോയത്.

ശ്രീ. പി. പി. എസ്തോസ്: കണ്ടാൽ തിരിച്ചറിയുമോ?

ശ്രീ. ഇ. നാരായണൻ നായർ: കണ്ടാൽ തിരിച്ചറിയാം.

ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ: സർ, ഒരു പോയിൻറ് ഓഫ് ഓർഡർ. പേട്ടയിൽ അത്രവളരെ വീര്യമുള്ളതാണ് ലഭ്യമാകുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചു. പേട്ടയിൽ അവർ ഇറങ്ങിപ്പോകുമ്പോൾ കൗപീനത്തിൽ നടന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞു. പേട്ട എൻെറ സ്ഥലമാണ്. അത്ര വീര്യം ഉള്ളത് അവിടെ ഉണ്ടോയെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. ഞാനും ഇതൊക്കെ തടസ്സം ഉള്ളയാളല്ല.

മി. ചെയർമാൻ (ശ്രീ. വക്കം പുരുഷോത്തമൻ): പുറത്തുനിന്നുകുടിച്ചിട്ട് പേട്ടയിൽ ഇറങ്ങി എന്നാണ് പറഞ്ഞത്.

ശ്രീ. ഇ. നാരായണൻ നായർ: നാരായണൻ നായർ എന്നത് നാരായണൻ നാഴർ എന്നൊക്കെ പറയുമായിരിക്കും. റ എന്ന അക്ഷരത്തിനുപകരം ഴ വരും. അത്ര കണ്ടീഷനുള്ള സാധനം പുറത്തു കിട്ടുന്നു. ഗവൺമെൻറ് അഞ്ച് രൂപയ്ക്ക് കൊടുക്കുന്ന സാധനം വിൽക്കുന്നത് 20 രൂപയ്ക്കാണ്. അതായത് 100 മില്ലിക്ക് 2 രൂപ. ആ സാധനം ഒരാൾ ഇരുനൂറു മില്ലി കഴിച്ചാൽ അയാൾ കൊടുക്കുന്ന നികുതി രണ്ടുരൂപ 80 പൈസയാണ്. ഒരു തൊഴിലാളി പത്തുരൂപയ്ക്ക് ജോലിചെയ്താൽ എട്ടു രൂപ നികുതിയായി വാങ്ങിച്ചിട്ടാണ് രാജ്യം നന്നാക്കാൻ പോകുന്നത്. ഈ എക്സൈസ് നികുതി അധികമാണ്. അബ്കാരി വരുമാനം കൂടിയിട്ടുണ്ട്. ആ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ മന്ത്രിയും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരും പലരും സംഘടിതമായ ജോലി ചെയ്തിട്ടുണ്ട് എന്നാണ് പറയുന്നത്. സമൂഹത്തിൻെറ സാംസ്കാരികനിലവാരം നോക്കാതെ വരുമാനം എങ്ങനെയും ഉണ്ടാക്കണം എന്നുള്ളതാണ് മാനദണ്ഡം എങ്കിൽ മററു ധാരാളം ജോലികൾ ചെയ്യാം. വേശ്യാലയങ്ങൾക്ക് ലൈസൻസ് കൊടുത്തു കൂടേ? തിരിച്ചു ഇങ്ങോട്ട്, നിങ്ങൾ ഭരിച്ചിരുന്ന കാലത്ത് ഉണ്ടായിരുന്നില്ലേ എന്നു ചോദിച്ചാൽ വ്യക്തിപരമായി ഞാൻ അന്നും ഇന്നും എതിരാണ്. കഴിയുന്നിടത്തോളം മററുതരത്തിൽ വരുമാനം കണ്ടെത്തുകയും ഇതിനെ നിരുൽസാഹപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യണമെന്നാണ് എൻെറ വ്യക്തിപരമായ അഭിപ്രായം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. Deputy Speaker in the Chair]

സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചു പറയുമ്പോൾ, കുമ്പഴ ഉണ്ടായ ബസ്സപകടത്തിന്റെ പൂർണ്ണമായ ഉത്തരവാദിത്വം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഏറ്റെടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത്. ധാർമ്മികമായി അതിന്റെ എല്ലാ ഉത്തരവാദിത്വവും അദ്ദേഹത്തിലാണ് ഉള്ളത്. കാരണം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സിന്റെ ഷെഡ്യൂൾ കാൻസൽ ചെയ്തതിന്റെ പേരിലാണ്. ഈ ബസ്സിനകത്ത് ഇത്രയും ആളുകൾ കയറി കൂടാൻ ഇടയായത്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സിൽ കയറാൻ ഇരുന്ന ആളുകൾ അത് കാൻസൽ ചെയ്തതിന്റെ ഫലമായിയാണ് ഈ ദാരുണമായ അപകടം സംഭവിക്കാൻ സാഹചര്യം ഉണ്ടായത്. ആ അപകടത്തിൽ ഇത്രയും പേർ മരിച്ചതിന്റെയും പരുക്കേററ് ആശുപത്രിയിൽ കിടന്നതിന്റെയും ഉത്തരവാദിത്വം ഗവൺമെന്റിനുണ്ട്. ഔദ്യോഗികമായി കൊടുക്കുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങളായ അഞ്ഞൂറു രൂപയും ഇരുനൂറു രൂപയും കൊടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഇത്രയും ദാരുണമായ ഒരു സംഭവം ഉണ്ടായിട്ട്, വേണ്ടവിധത്തിലുള്ള സഹായം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്ന് ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്ന കാര്യം വ്യക്തമാണ്. ഇന്നലെയും ഇന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ ആ കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് സംസാരിച്ചു. ഇതിന്റെ പേരിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി രാജിവയ്ക്കണം. 41 പേരുടെ ജീവൻ അപഹരിച്ച ഒരു ബസ്സപകടമാണ് ഉണ്ടായത്. ഈ ചെറിയ ബസ്സിൽ 200 പേരെ എങ്ങനെ തള്ളിക്കയററി? ചില നിയമങ്ങളെല്ലാം പ്രൈവററ് ബസ്സുകാർക്കുമാത്രം ബാധകമാണ്. ഫസ്ററ് എയിഡ് ബോക്സ് വയ്ക്കുന്ന നിയമം പ്രൈവററ് ബസ്സിന് മാത്രം ബാധകമാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്കു ബാധകമല്ല.

പരസ്യത്തിന്റെ കാര്യം തിരുവനന്തപുരത്ത് ഓടുന്ന എല്ലാ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളുടെ പുറത്തും പരസ്യം കാണുന്നുണ്ട്. മദ്യത്തിന്റെ പരസ്യം ഈ ബസ്സുകളിൽ ഒട്ടിച്ചാൽ കാശ് കൂടുതൽ കിട്ടും. എല്ലാ ബസ്സുകളുടെ പുറത്തും മദ്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ പരസ്യം ഉണ്ടാകണം. അങ്ങനെയും കൂടുതൽ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കാം. 65 കോടി എന്നുള്ളത് അടുത്ത വർഷം 75-ഓ 80-ഓ കോടിയാക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ സാധിക്കും. ചങ്ങമ്പുഴയുടെ ഒരു കവിതയുണ്ട്.

''വെള്ളം ചേർക്കാതെടുത്തോരമൃതിനുസമമാം നല്ലിളംകള്ളുചില്ലിൻ
വെള്ളഗ്ലാസിൽ പകർന്നതിരുചികരമാം മൽസ്യമാംസാദികൂട്ടി
ചെല്ലുംതോതിൽ ചെലുത്തി കളിചിരികൾ തമാശൊത്തു മേളിപ്പതേക്കാൾ
സ്വർലോകത്തും ലഭിക്കില്ലുപരിയൊരു സുഖം, പോകവേദാന്തമേ നീ.''

എന്ന് എല്ലാ ബസ്സിന്റെ സൈഡിലും എഴുതി വയ്ക്കേണ്ടതാണ്. അതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നടപടി എടുക്കണം. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സിൽ കള്ളിന്റെ പരസ്യംകൂടി ഒട്ടിച്ചാൽ രണ്ടു വരുമാനമായി. അഡ്വർടൈസ്മെന്റിന്റെ വരുമാനമായി. ചാരായത്തിന്റെ ചെലവും കൂടും. അങ്ങനെ കുറെക്കൂടി സംഖ്യ അടുത്ത വർഷം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയും. ഒന്ന് ജനങ്ങളെ നശിപ്പിക്കുന്ന ഈ ചാരായത്തിന്റെ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കുക. മറെറാന്ന് സാധാരണക്കാരനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഉപയോഗപ്രദമായ ചെറിയചെറിയ കാര്യങ്ങൾ പോലും തിരുത്തിക്കൊണ്ടു മുന്നോട്ട് പോകാൻ സാധിക്കാത്ത ഗതാഗതവകുപ്പ് ഇതിലേയ്ക്കുള്ള ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ എതിർക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. സി. എം. സുന്ദരം: സർ, ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു. ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ ഇപ്പോഴും ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് പലതും പഴകി ഉപയോഗശൂന്യമായ ബസ്സുകളാണ്. ഓവർലോർഡുകൂടിയാകുമ്പോഴും നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയാതെ ഈയിടെ ഉണ്ടായതുപോലെയുള്ള പല ദാരുണ സംഭവങ്ങളും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഓവർലോർഡ് നിയന്ത്രിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. പക്ഷേ സംഭവം ഉണ്ടായി കഴിഞ്ഞാൽ ഉടനെ ആ വികാരത്തിൽ ഇതു പറഞ്ഞതുകൊണ്ടുമാത്രം കാര്യമായില്ല. എല്ലായിടത്തും, സംസ്ഥാന വ്യാപകമായി. ഓവർലോഡുണ്ട്. ബസ്സ് ഓടുന്നിടത്തെല്ലാം ഇത്തരത്തിലുള്ള ദാരുണസംഭവങ്ങൾ ഉണ്ടാകാൻ ഇടയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇനിയും ഇതാവർത്തിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ഓവർലോർഡ് ശരിക്കും നിയന്ത്രിക്കാൻ വളരെകാര്യമായ ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ എടുക്കണം. കോർപ്പറേഷൻ ഇക്കാര്യത്തിൽ വേണ്ട നടപടിയെടുക്കണമെന്ന് ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ ദേശവൽകരിച്ച റൂട്ടുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, പലതും ദേശവൽകരിച്ചുവെന്നു പറയുന്നതല്ലാതെ യഥാർത്ഥമായ ദേശവൽകരണം ആയിട്ടുണ്ടോ എന്ന് ആലോചിക്കണം. ദേശവൽകരിച്ച റൂട്ടുകളിൽത്തന്നെ പ്രൈവററ് ബസ്സുകൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ പ്രൈവററ് ബസ്സുകളും ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളും തമ്മിലുള്ള ധാരണകൊണ്ടാണോ എന്നറിയില്ല, ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിൽ വേണ്ടത്ര ആളുകളെ കിട്ടുന്നില്ലെന്നും നഷ്ടമാണെന്നും ഉള്ള പരാതികൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഒരു റൂട്ട് ദേശവൽകരിച്ചാൽ ആ റൂട്ടിൽ, ഉദാഹരണത്തിന് തിരുവനന്തപുരം—എറണാകുളം ആണെങ്കിൽ ആ റൂട്ടിൽ മുഴുവൻ, പ്രൈവററ് ബസ്സുകൾ ഓടാതിരിക്കുന്ന വിധത്തിലുള്ള ദേശവൽക്കരണമായിരിക്കണം. എന്നാൽ മാത്രമേ ദേശവൽകരണത്തിൻെറ അനുഭവം നമുക്കുണ്ടാവുകയുള്ളു. അതുകൊണ്ട് ആ കാര്യം ശ്രദ്ധിക്കണം.

എക്സൈസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെപ്പററി ഒരു കാര്യം പറയാനുണ്ട്. ഇപ്പോൾ സമ്പൂർണ്ണമായ മദ്യനിരോധനത്തിനെപ്പററി മാത്രമേ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് ഒരു ഭയവും ബുദ്ധിമുട്ടും ഉള്ളൂ; പക്ഷേ ഉള്ള നിയമം തന്നെ ശരിക്ക് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയും. അങ്ങനെ ശരിക്ക് നടപ്പിലാക്കിയാൽ എക്സൈസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൻെറ പ്രവർത്തനം സുഗമമാക്കാൻ കഴിയും. ദേവാലയങ്ങൾക്കും വിദ്യാലയങ്ങൾക്കും അടുത്തുള്ള ന്യായമല്ലാത്ത ഉപഷാപ്പുകൾ നിരോധിക്കാൻ ഗവൺമെൻറ് തയ്യാറാകുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് വസ്തുത. തലശ്ശേരിയിലും മററും അവിടുത്തെ നിയമവിരുദ്ധമായ ഉപഷാപ്പുകൾ നീക്കം ചെയ്യാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട സെബാസ്ററിൻ വെള്ളപ്പുള്ളി വളരെയേറെ ആളുകളെ സംഘടിപ്പിച്ച് ഒരു പ്രക്ഷോഭണം നയിക്കുന്നുണ്ട്. സർ, അത് വേണ്ടിവന്നു എന്നുള്ളത് വേദനാജനകമായ ഒരു കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറെറാന്നും ചെയ്തില്ലെങ്കിലും ദേവാലയങ്ങൾക്കും വിദ്യാലയങ്ങൾക്കും അടുത്തുള്ള ന്യായമല്ലാത്ത ഉപഷാപ്പുകൾ നീക്കം ചെയ്യാനുള്ള നടപടി ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ സ്വീകരിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ നിർബന്ധം ചെലുത്തണം. മദ്യത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മറെറാരു പ്രശ്നമുണ്ട്. കോളേജുകളിലും ഹൈസ്കൂളുകളിലുമുള്ള വിദ്യാർത്ഥികൾ മദ്യം ഉപയോഗിച്ച് ഭാവി നശിപ്പിക്കുന്നു. ഭാവി പൗരൻമാരുടെ നൻമയെ കരുതി വിദ്യാർത്ഥികൾ മദ്യം ഉപയോഗിക്കുന്നതും അദ്ധ്യാപകർ മദ്യം ഉപയോഗിക്കുന്നതും അടിയന്തിരമായി തടയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അറിയാൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സാധിക്കുന്നില്ല, ഒരു പക്ഷേ മന്ത്രിമാരും ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും പാർട്ടികളിൽ മദ്യം ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അതും അടിയന്തിരമായി അവസാനിപ്പിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചു കൊണ്ട് ഉപസംഹരിക്കുന്നു. ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പിൻതാങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ; സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ഏററവും പ്രധാനപ്പെട്ട രണ്ടു വകുപ്പുകളാണ് ട്രാൻസ്പോർട്ടും എക്സൈസും. ഇത്രയും കുപ്രസിദ്ധി നേടിയ വകുപ്പുകളും വേറെ കാണുകയില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ടുപോലെ നമ്മുടെ പൊതുമുതൽ ധൂർത്തടിക്കുന്ന, അഴിമതിയുടെ കേന്ദ്രമായ വകുപ്പ് വേറെ ഉണ്ടോയെന്ന് സംശയമാണ്. സ്റേററ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ സ്ഥിതി തന്നെ എടുത്ത് പരിശോധിച്ച് നോക്കിയാൽ ഇത്രയും ശോചനീയമായ നില സ്റേററ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന് മുമ്പ് ഏതെങ്കിലും കാലത്ത് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ? ഇത്ര കാര്യക്ഷമമല്ലാത്ത ഒരു സർവ്വീസ് വേറെ കാണിക്കാൻ പററുമോ? സ്റേററ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ് ഓടുന്ന റൂട്ടിൽ സഞ്ചരിച്ചാൽ ഏത് റോഡിലും ബസ്സുകൾ മുടങ്ങിക്കിടക്കുന്നതു കാണാം. കണ്ണൂരിൽ നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുന്ന ആളിന് നാല് ബസ് എങ്കിലും മാറികയറിയാൽ മാത്രമേ ഇവിടെ എത്താൻ കഴിയുകയുള്ളു. അതാണ് ഇന്നത്തെ ബസ്സിന്റെ നില. ആവശ്യമായ മെയിൻറനൻസ് ഇല്ല. ബസ് ക്ലീൻ ചെയ്യുന്ന ഏർപ്പാടേയില്ല. ചില ബസ്സുകളിലൊക്കെ പലതരം ചെടികൾ തന്നെ പൊടിച്ച് നിൽക്കുന്നത് കാണാൻ സാധിക്കും. ഏത് ബസ്സിൽ കയറിയാലും ഷർട്ടും മുണ്ടും നഷ്ടമായതുതന്നെയാണ്. ബസ്സിന്റെ കണ്ടിഷൻ തന്നെ വളരെ അബദ്ധമായതാണ്. ആ ബസ് ഒക്കെ അഴുക്കിന്റെ കൂടായിരിക്കും എന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ക്ലീൻ ചെയ്യാതെ, മെയിൻറനൻസ് ഇല്ലാതെ കണ്ടീഷൻ ഇല്ലാതെ ബസ് ഓടിച്ചാൽ എന്ത് സംഭവിക്കുമോ അതാണ് ഇന്ന് സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. നാശമാണ് സർ, അതിന്റെ ഫലം. ആ നാശം ഇന്നു സ്റേററ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അഭിമുഖീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കയാണ്. നമുക്ക് ഒരു ബോഡി ബിൽഡിങ്ങിന്റെ ഏർപ്പാടുണ്ട്. ആരാണ് ഈ ബോഡി ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നത്, എന്നു തന്നെ സംശയമാണ്. അവർക്ക് വിദൂരനമസ്കാരം പറയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കാരണം ഓരോ വർഷം കഴിയും തോറും ബസ്സിന്റെ കണ്ടീഷൻ മോശമായിവരികയാണ്. കണ്ണൂരിൽ നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുന്ന ഡീലക്സ് ബസ് ഉണ്ടായിരുന്നു. അതിൽ പുഷ്ബാക്ക് പോലുമില്ലാത്ത ബസ്സുണ്ട്. അത്ര മോശപ്പെട്ട രീതിയിൽ ബോഡി ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നതാണ് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. പുതിയ ബസ് റൂട്ടുകളെ സംബന്ധിച്ച ഒരു തട്ടിപ്പ് മന്ത്രി ഇപ്പോൾ തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. പുതിയ റൂട്ട് തുടങ്ങുന്നു എന്നു പറയും. മഞ്ചേരിയിൽ നിന്നു തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് ഒരു റൂട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതുതന്നെ വച്ച് നിലമ്പൂരിൽ തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് ഒരു റൂട്ട് ഓടുന്നു എന്നു പറഞ്ഞ് എക്സ്ററൻറ് ചെയ്യും. അങ്ങനെയൊക്കെ എക്സറൻഷൻ, അല്ലെങ്കിൽ ഒരു ഡൈവർഷൻ വരുത്തും. എന്നിട്ട് പുതിയ റൂട്ടാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുക, ആളുകളെ പററിക്കുക—ഇങ്ങനെയൊരു പുതിയ ഏർപ്പാട് നമ്മുടെ മന്ത്രി തുടങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട് നന്നാകണമെങ്കിൽ ഇന്നുള്ള സമ്പ്രദായം തന്നെ മാറേറണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കേന്ദ്രീകൃതമായിട്ട് സ്റേററ്റിന് ആകെ ഒരു കോർപ്പറേഷൻ എന്നുള്ളതു മാററി മൂന്നോ നാലോ കോർപ്പറേഷനായി പൂർണ്ണ അധികാരത്തോടുകൂടി വിഭജിച്ചുകൊടുത്താൽ മാത്രമേ ചെറിയ യൂണിററ് എന്ന നിലക്ക് ഫലപ്രദമായി ഇതു നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയൂ എന്നാണ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തോന്നുന്നത്. എന്താണ് സർ, പ്രൈവററ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ സ്ഥിതി? ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ ഭരണം ആർ. ടി. എ. ആഫീസുകളിൽ നിന്നാണല്ലോ നടത്തുന്നത്. ആ ആർ. ടി. എ. ആഫീസുകളുടെ സ്ഥിതി എന്താണ്. എത്ര കണ്ടീഷൻ കുറഞ്ഞ വാഹനത്തിനും ഓടാനുള്ള അനുവാദം ആർ. ടി. എ. യിൽ നിന്നു കിട്ടും. കേരളത്തിൽ ജീവിക്കുന്ന ആർക്കും അതിൽ സംശയമുണ്ടാവുകയില്ല. വേണമെങ്കിൽ ആർക്കും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് കിട്ടും; സാധാരണഗതിയിൽ ഒരു ഡ്രൈവർക്കുള്ള പ്രാപ്തി സമ്പാദിക്കണമെന്നില്ല. അല്ലാതെതന്നെ ലൈസൻസ് കിട്ടാൻ ഇന്നു ചില വകുപ്പുകളൊക്കെ ഉണ്ട്. വാഹനങ്ങൾ ചെക്ക് ചെയ്യാൻ അവിടെ കൊണ്ടുപോകണമെന്നില്ല. ഇതിനൊക്കെ ചില ഏർപ്പാടുകൾ ഇന്നു ആ ആഫീസുകളിൽ ഉണ്ട്. ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസുകളിൽ ചില സ്ഥിരം ഏജന്റുമാരുണ്ട്, അവരെ ശരിക്കു കണ്ടാൽ സംഗതികൾ ശരിയാകും. ആർ. ടി. ഒ. വിന് അടക്കം വിഹിതം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആവശ്യക്കാരൻ അതനുസരിച്ച് പണം കൊടുത്തിരിക്കണം. ഇപ്രകാരം ഓരോരുത്തർക്കും ഗ്രേഡ് അനുസരിച്ച് കിട്ടും. ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കുന്ന ശമ്പളം ഇവർക്ക് നിസ്സാരമാണ്. യഥാർത്ഥ വരുമാനം പുറം വരവാണ്. വാഹന ഉടമകളുടെ ശമ്പളക്കാരാണ് ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസിൽ ഉള്ളവർ എന്നു പറയുന്നതായിരിക്കും യാഥാർത്ഥ്യം. തലശ്ശേരിയിൽ പോയിനിന്നാൽ കണ്ടാൽ കയറാൻ തോന്നുന്ന മോടിയുള്ള ബസ്സുകൾ ബോംബെയിലേക്കും ബാംഗ്ളൂരിലേക്കും ചീറിപ്പാഞ്ഞുപോകുന്നതു കാണാൻ സാധിക്കും. മന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഇവിടെ പറഞ്ഞു ഈ ബസ്സുകൾ ടൂറിസ്ററ് പെർമിററിലാണ് ഓടുന്നതെന്ന്. ചിലപ്പോൾ ഓടുന്ന ടൂറിസ്ററ് വാഹനമല്ല ഇത്: സ്ഥിരമായ ഏർപ്പാടായിട്ടാണ് ഈ ബസ്സുകൾ ഓടുന്നത്. സ്ഥിരം റൂട്ടുകളിൽ ഓടുന്ന ബസ്സുകളെപ്പോലെ സമയനിശ്ചയവും ടിക്കററുനിരക്കും മുൻകൂട്ടി റിസർവേഷനുമൊക്കെ ഇതിനും ബാധകമാണ്. ശ്രീ. നാരായണക്കുറുപ്പിനുതന്നെ വേണമെങ്കിൽ ഇങ്ങനെ പോകാൻ സാധിക്കും. മുൻകൂട്ടി റിസർവ്വ് ചെയ്ത് ഏത് ദിവസം പോകണമെന്നുവച്ചാൽ ആ ദിവസം കൊണ്ടുപോകാൻ അവർ തയ്യാറാണ്. ഈ ഓടുന്നത് ടൂറിസ്ററ് പെർമിററു സമ്പാദിച്ചതും അല്ലാത്തതുമായ ബസ്സുകളാണ്. ഈ ബസ്സുകൾ ഇങ്ങനെ ഓടുന്നതിന്റെ പിന്നിൽ ചില കഥകളുണ്ട്; അതു താഴത്തെ നിലവാരത്തിൽ മാത്രം ഒതുങ്ങുന്നതല്ല. സാധാരണ പ്രൈവററ് ബസ് മുതലാളിമാരെ ചില പ്രത്യേക സന്ദർഭങ്ങളിൽ മാത്രമേ ഉന്നതരായ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ മന്ത്രിയുടെ പാർട്ടിക്കുവേണ്ടി കാണാറുള്ളു. പക്ഷേ ഇത്തരം വാഹനങ്ങളുടെ ഉടമകളോ അവരുടെ പ്രതിനിധികളോ ഇവിടെ തിരുവനന്തപുരത്തു വരണം. എന്നാണ് നിശ്ചയം. കാണേണ്ട ചിലരെ അവർക്കും അറിയാം. അതാരാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കും അറിയാമായിരിക്കും. അതൊക്കെ കഴിഞ്ഞാൽ പെർമിററ് ഉണ്ടായാലുമില്ലെങ്കിലും നിർഭയം ഓടിക്കാൻ അവർക്ക് സാധിക്കും. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വാഹന അപകടങ്ങൾ ഈ രീതിയിൽ ഉണ്ടാകുന്നത് ഈ ആർ. ടി. എ. യിൽ അഴിമതി ദേശസാൽകരിച്ചതുകൊണ്ടാണ്, എത്ര പഴകിയ വാഹനവും, എത്ര കണ്ടീഷൻ കുറഞ്ഞാലും ഇന്നു ഓടിക്കാൻ കഴിയും. യാത്രക്കാരുടെ ബാഹുല്യം കേരളത്തിൽ ഇല്ലെന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. പക്ഷേ ഇവർക്ക് ഒരു വാഹനത്തിന് താങ്ങാൻ കഴിയുന്നതിലും അധികം യാത്രക്കാരെ തിക്കിത്തിരക്കി കൊണ്ടുപോകാം. സമയം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഇവർക്ക് ഇഷ്ടമുള്ള സമയത്തു പോകാം. റോഡിൽ നിൽക്കുന്നവരും ബസ്സിലിരിക്കുന്നവരും ഭയപ്പെട്ടു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോകുന്ന സ്പീഡിലാണ് ഇവർ പോവുക. ഇതൊന്നും ആരും ചോദിക്കുകയില്ല. അല്ലെങ്കിൽ ചോദിക്കാൻ പററുകയില്ല. ഇവരുടെ ഉപ്പും ചോറും തിന്നുന്നവർ അതിന് കൂറ് കാണിക്കണ്ടേ? ആർ. ടി. ഒ. വിൽ ഉള്ളവരെ മാത്രമല്ല അവർ സംരക്ഷിക്കുന്നത്. മലബാർ ഭാഗത്തെ പോലീസ് സ്റേറഷനുകളിലുള്ള കൃത്യമായ വരുമാനം ഇങ്ങനെ ഓടുന്ന വാഹനങ്ങളിൽനിന്നാണ്. തലശ്ശേരിപോലെയുള്ള ബസ് സ്റേറഷനുകളിൽ വന്നു നിൽക്കുകയും പോവുകയും ചെയ്യുന്ന എല്ലാ ബസ്സുകളും 50 പൈസ ദിനംപ്രതി സ്റേറഷനിൽ എത്തിക്കണം. ഓരോ പോലീസ് സ്റേറഷനിലും ഇത് പിരിച്ച് എത്തിക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ട്. ബസ് പോകുന്ന വഴിക്കുള്ള പോലീസ് സ്റേറഷനുകളിലും ഇതേപോലെ ചില ഏർപ്പാടുകളുണ്ട്. ഇതിനും വിഹിതം ഉണ്ടെന്നാണ് കേൾക്കുന്നത്; ഗ്രേഡ് അനുസരിച്ചുള്ള വിഹിതം. വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട പോലീസും അങ്ങനെ ഇവരുടെ വരുതിയിൽ ആയിത്തീരുകയാണ്. നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ ഓടുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ ഇന്നത്തെ നിലയും അതിലുണ്ടാകുന്ന ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്ന ഓവർലോഡും വാഹനങ്ങളുടെ മൽസര ഓട്ടവും മരണ സ്പീഡും ഒക്കെ പരിഗണിച്ചാൽ അപകടങ്ങൾ കുറയുന്നത് ആളുകളുടെ പരമഭാഗ്യംകൊണ്ടാണെന്ന് പറയേണ്ടിവരും.

ഇതിനെയൊക്കെ മൂക്കുന്നതാണ് നമ്മുടെ എക്സൈസ് വകുപ്പിന്റെ സ്ഥിതി. എക്സൈസിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് ശമ്പളം കൊടുക്കുന്നതാരാണ്? യഥാർത്ഥ ശമ്പളം കള്ളും ചാരായവും ലേലത്തിൽ കൊണ്ടവരാണ് കൊടുക്കുന്നത്. മാസംപ്രതി ശമ്പളം; വിശേഷദിവസങ്ങളിൽ പ്രത്യേക അലവൻസ്; വീട്ടിൽ വല്ല വിശേഷവുമുണ്ടായാൽ പ്രത്യേക കാണൽ; ഇതൊക്കെ ഷാപ്പുടമകളിൽനിന്ന് എക്സൈസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങളാണ്. ഷാപ്പുടമകളുടെ വരുതിക്ക് നിൽക്കുകയും അവരുടെ ആജ്ഞ നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്യുന്ന വിശ്വസ്ത സേവകരാണ് ഇവർ. അത് എന്തു ബുദ്ധിമുട്ടിയും ഇവർ നടപ്പാക്കും. യജമാനപ്രീതിയാണ് ഇവർ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കള്ളവാററു പിടിക്കാൻ ഇവരുടെ ഒരു പരിപാടിയുണ്ട്. ഷാപ്പുകാരന്റെ ജീപ്പിലാണ് പോവുക. ഷാപ്പുടമയുടെ ജീപ്പിന്റെ ഡ്രൈവർക്ക് പുറമെ ഒരു ഗുണ്ടാ സംഘവും കള്ളവാററ് കാണിച്ചുകൊടുക്കാൻ ഇവരുടെ കൂടെ ഉണ്ടാകും. കള്ളവാററുകാരനെ പിടിച്ചാൽ ഇവർക്ക് തൃപ്തിയാവില്ല. വെറും പിടുത്തംകൊണ്ട് യജമാനന് തൃപ്തിയായില്ലെങ്കിലോ എന്ന സംശയമാണ്. പിന്നെ പൊതിരെ തല്ലാണ്. അദ്ധ്വാനിച്ച് ജീവിക്കാൻ പററാത്ത നിലയിൽ ആക്കിയിട്ടുണ്ടായിരിക്കും ഇവരുടെ കസ്ററഡിയിൽ കിട്ടുന്ന ഒരാളെ. പലരെയും തല്ലി കൊന്നിട്ടുണ്ട്. ഇരുട്ടിക്കടുത്ത് പായം വട്ടിയറയിൽ ചാത്തോത്തു നാണുവെ കഴിഞ്ഞ ജനുവരി 26-ാം തീയതി എക്സൈസുകാർ പിടിച്ചു, രാവിലെ വീട്ടിൽ പോയാണ് പിടിച്ചത്. അന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യമന്ത്രി വരദരാജൻ നായർ അവിടം സന്ദർശിക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു; അദ്ദേഹം ഒരു പോസ്ററ്മോർട്ടം റൂം ഉൽഘാടനം ചെയ്യാൻ വേണ്ടിയാണ് അവിടെ ചെന്നത്. അപ്പുറം പോസ്ററ്മോർട്ടം നടത്താൻ ഇടയില്ലാതെ വന്നാലോ എന്ന സംശയം കൊണ്ടാവാം ആയാളെ തല്ലിക്കൊന്നു. ഇരിട്ടി പ്രൈമറി ഹെൽത്ത് സെൻററിൽ തന്നെ കൊണ്ടുവരികയും ചെയ്തു. തല്ലിക്കൊന്ന ശേഷം ശവം വീട്ടിൽ കൊണ്ടുപോയി ഇട്ടു. സുഖമില്ല, ഡോക്ടറെ വിളിക്കട്ടെ എന്നു പറഞ്ഞ് എക്സൈസുകാർ ഓടിപ്പോയി. ആ തല്ലിക്കൊന്ന സംഭവത്തിൽ അവിടെയുള്ള എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും പ്രതിഷേധിച്ചതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സർ, ആ നിയോജകമണ്ഡലത്തെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട നൂറുദ്ദീൻ അടക്കം ഉള്ളവർ അവിടെ നടന്ന പൊതുയോഗത്തിലും പ്രതിഷേധ പ്രകടനത്തിലും എല്ലാം പങ്കെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഈ കഴിഞ്ഞ ഒരാഴ്ചമുമ്പ് പയ്യന്നൂരിനടുത്ത് ഒരു സ്ത്രീയെ കസ്റ്റഡിയിൽ എടുത്തു. രോഹിണിയെന്നാണ് ആ സ്ത്രീയുടെ പേര്. അടുത്ത പറമ്പിൽനിന്നും വാഷ് കിട്ടിയതിന്റെ പേരിലാണ് അവരെ കസ്റ്റഡിയിൽ എടുത്തത്. അത് ആ സ്ത്രീയുടെ അല്ലെന്ന് അവർ നിഷേധിച്ചു. അവിടെ കൂടിയ നാട്ടുകാരും പറഞ്ഞു. പക്ഷേ അത് അംഗീകരിക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ തയ്യാറായില്ല. അവരുടെ ഭർത്താവ് വരുന്നതുവരെ ക്ഷമിക്കാൻപോലും തയ്യാറാകാതെ ആ സ്ത്രീയെ പിടിച്ചുകൊണ്ടുപോയി. വിവരം അറിഞ്ഞ് അവിടെ എത്തിയ ഭർത്താവ് ആ ഷോക്ക്കൊണ്ട് മരിച്ചുപോയെന്നാണ് കേറക്കുന്നത്. കാസർകോടിനടുത്ത് രണ്ടു സ്ത്രീകളുടെ കൈ തല്ലി ഒടിച്ചിരിക്കുന്നു എന്നാണ് കേൾക്കുന്നത്. കള്ള വാററ് പിടിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഞാൻ എതിരല്ല. രണ്ടു കൊല്ലം മുമ്പ് തിരുവനന്തപുരത്തിനടുത്ത് കള്ളവാററ് പിടിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ വെടിവയ്പുവരെ നടത്തിയ കാര്യം ഈ അസംബ്ലിയിൽ തന്നെ വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. കള്ളവാററ് പിടിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഞാൻ എതിരല്ല. അതിന്റെ ഉപകരണങ്ങളെയും ആളുകളെയും വേണമെങ്കിൽ കസ്റ്റഡിയിൽ എടുക്കാം. അതിന്റെ പേരിൽ കേസെടുക്കാനും അവകാശമുണ്ട്. അതിനും അപ്പുറം തല്ലാനും കൊല്ലാനും അധികാരം ആരാണ് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. കള്ളവാററ് തടയാൻ ചെല്ലുന്നവർ ചാരായവും മോന്തി കവല ചട്ടമ്പിമാരെപ്പോലെ പെരുമാറി വിരോധം തീർക്കുന്നതിനുള്ള ഉപാധിയായി എടുക്കുന്നത് ശരിയല്ല. ഷോപ്പുടമകൾക്ക് ഇഷ്ടമുള്ള വിലയ്ക്ക് ഇഷ്ടമുള്ള സാധനങ്ങൾ വിൽക്കാമെന്നാണ് ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി. കേരളത്തിൽ പല സ്ഥലങ്ങളിലും പല വിലയാണ് ഒരേ തരം മദ്യത്തിന് കൊടുക്കേണ്ടതായി വരുന്നത്. ഇതിന്റെ വില നിശ്ചയിച്ചിരിക്കണം. ഷോപ്പ് ലേലം വിളിച്ചതിനനുസരിച്ച് വില വർദ്ധിപ്പിക്കാനും കുറയ്ക്കാനും പററുകയില്ല. മായം ചേർക്കൽ ഒരു തടസ്സവും കൂടാതെ നടക്കുകയാണ്. ആരേയും ഭയപ്പെടേണ്ട. ഷോപ്പുടമയെ കാണുന്ന രീതിയിൽ മാത്രമേ എക്സൈസ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെയും ഷോപ്പുടമ കാണുന്നുള്ളു. ഒരു പരിശോധകനെയും ഷോപ്പുടമ ഭയപ്പെടുന്നില്ല. ഷോപ്പുകളിൽ പല സ്ഥലങ്ങളിലും യഥാർത്ഥ കള്ളല്ല കൊടുക്കുന്നത്. പ്രത്യേകിച്ചും ഈ രീതി കാണാൻ സാധിക്കുന്നത് ഈ രംഗത്ത് കുത്തക സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ളവർ നടത്തുന്ന വ്യവസായത്തിലാണ്. എക്സൈസ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്ക് എങ്ങനെ ഈ രീതിയിൽ അഴിമതിക്കാർ ആകാൻ സാധിക്കുന്നു. അവരെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന വരുടെ നില അവർക്കറിയാം. കേരളാ കോൺഗ്രസ് ഈ വകുപ്പിന്റെ നിയന്ത്രണം ഏറെറടുത്തതോടുകൂടി ലക്ഷങ്ങളാണ് ഈ എക്സൈസ് കോൺട്രാക്ടർമാരിൽനിന്നും വാങ്ങിക്കുന്നതെന്നുള്ളതാണ് വാസ്തവം. ഷോപ്പ് ലേലത്തിന്റെ ഒരു ഘട്ടത്തിൽ ഒരു കോടിരൂപ പിരിക്കാൻ കേരളാ കോൺഗ്രസ്സുകാർ നിശ്ചയിച്ച സംഭവത്തെക്കുറിച്ച് ഈ അസംബ്ലിയിൽ ഇതിനുമുമ്പ് തന്നെ വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. ഷോപ്പ് ലേലം നടത്തുന്ന ഘട്ടത്തിൽ ലേലം ഉറപ്പിച്ചുകൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഇത്തരത്തിലുള്ള അഡ്ജസ്ററുമെന്റുകൾ നടത്തുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട നാരായണക്കുറുപ്പിനു തന്നെ അറിയാവുന്നതാണ്. ആർക്കാണ് ഈ ലേലം ഉറപ്പിച്ചു കൊടുക്കേണ്ടത്, ആർക്കാണ് ചില സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തുകൊടുക്കേണ്ടത് എന്ന് തീരുമാനിച്ചിട്ട് അത്തരം ആളുകൾക്ക് ലേലത്തീയതി മുൻകൂട്ടി അറിയിച്ചുകൊടുക്കും. പക്ഷേ ഈ പ്രാവശ്യത്തെ ലേലത്തിൽ അതെല്ലാം പൊട്ടി തകർന്നുപോയി എന്നാണ് കേൾക്കുന്നത്. സംഖ്യ കൊടുത്തവർ

കൊടുത്ത സംഖ്യ തിരിച്ച് ചോദിക്കുന്നുണ്ടെന്നും കേരക്കുന്നുണ്ട്. അത്തരത്തിലുള്ള ആളുകരക്ക് സംഖ്യ കിട്ടിയിട്ടില്ലെന്നും ഷോപ്പ് ലേലത്തിൽ പങ്കുകൊള്ളാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെന്നും ഉള്ള സംഭവങ്ങരം നാട്ടിൽ എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്നതാണ്. ഒരു കോടി രൂപ പിരിക്കാൻ നിശ്ചയിച്ചതിൽ എത്ര രൂപ പിരിച്ചെടുത്തെന്നുള്ള വിവരം എങ്കിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയാൻ തയ്യാറാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. മോന്തായം വളഞ്ഞാൽ 64-ഉം വളയുമെന്നുള്ള ഒരു ചൊല്ല് എന്റെ നാട്ടിൽ ഉണ്ട്. എക്സൈസ് വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇന്ന് അതാണ് സംജാതമായിരിക്കുന്നത്. ആദ്യം മേലെ നേരെയാക്കണം. എങ്കിൽ മാത്രമേ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെ നേരെ നിർത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളു. ആ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ഇന്നു ഒരത്തരം ഷോപ്പുടമകളുടെ ജീവനക്കാർ എന്നുള്ള നിലയിലേക്ക് അധഃപതിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അത് മാററാൻ കഴിയണം. അതിനു മേലെയുള്ള ഇന്നത്തെ അഴിമതി അവസാനിപ്പിക്കണം, അവസാനിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കണം. ചില ഷോപ്പുടമകളോട് പറയുമ്പോരം ഞങ്ങരം മൂന്നു കൊല്ലംകൊണ്ട്, മുമ്പ് കൊടുത്തത് ഒററമാസംകൊണ്ട് കേരളാ കോൺഗ്രസ്സിന് കൊടുത്തു കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു എന്നാണ് പറയുന്നത്. ആ നില മാററാൻ സാധിക്കണം. അഴിമതി ദേശസാൽക്കരിച്ച രണ്ടു വകുപ്പുകളാണ് ഇന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട നാരായണക്കുറുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ഈ കാരണങ്ങളാൽ ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ശക്തിയായി എതിർക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. എ. എൻ. യൂസഫ്</u>: സർ, ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ അനുകൂലിക്കുന്നു. കേരളത്തിൽ ഗതാഗതസൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി പ്രധാനമായും ഉപയോഗിക്കുന്നത് ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെയാണ്. റെയിൽവേ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെടുന്ന സംഗതി അല്ലെങ്കിലും ഇൻഡ്യയിൽ ലക്ഷം പേർക്ക് 10 കിലോമീററർ എന്നുള്ള നിലയിൽ ജനസംഖ്യാ പ്രാതിനിധ്യം അനുസരിച്ച് ഉള്ളപ്പോരം കേരളത്തിൽ ലക്ഷം പേർക്ക് 4 കിലോമീററർ ആണ് ഉള്ളത്. അങ്ങനെ പ്രധാനമായും ഗതാഗതസൗകര്യത്തിനുവേണ്ടിയും ചരക്ക് കൊണ്ടുപോകാനും എല്ലാം ഉപയോഗിക്കുന്നത് ബസ്സുകരം, ലോറികരം മുതലായവയാണ്. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോരം വളരെ വിഷമകരമായ സ്ഥിതിയാണ് ഇവിടെ ഉള്ളത്. ഇതിന് പരിഹാരം കാണാനായി കൂടുതൽ റെയിൽവേ നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് കൊണ്ടുവരികയും ഉള്ള വണ്ടികരം കൂടുതൽ വേഗതയിൽ ഓടിക്കാനും കൂടുതൽ വണ്ടികരം ഓടിക്കാനുള്ള പുതിയ ലൈനുകരം കൊണ്ടുവരാനും വേണ്ട ഏർപ്പാടുകരം നമ്മുടെ ഗവൺമെൻറ് വളരെ ശ്രദ്ധിച്ച് ചെയ്യേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. എങ്കിൽ മാത്രമേ ഇന്നുള്ള പല വിഷമതകളും നമുക്ക് പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു.

സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറയുമ്പോരം ഇന്ന് വളരെ നഷ്ടത്തിലാണ് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കൊല്ലംതോറും അതിന്റെ നഷ്ടം കൂടിക്കൂടി വരികയാണ്. അതിനുള്ള പ്രധാനമായ കാരണങ്ങരം എന്താണെന്നുള്ളത് നാം വളരെ കാര്യമായി പരിശോധിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഈ സ്ഥാപനത്തിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികരം തൃപ്തരല്ല, ജനങ്ങരം തൃപ്തരല്ല. അങ്ങനെ ആർക്കും തൃപ്തിയില്ലാത്ത ഈ വകുപ്പിനെ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തിയെടുക്കുക എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ഈ രാജ്യത്തെ എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിക്കാരായ ആളുകളും അനുകൂലിക്കുന്ന ഒന്നാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സർ, ഇന്ന് രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളിൽപെട്ടിട്ടുള്ള ആളുകൾ വളരെ വിഷമങ്ങൾ കൂടാതെ മർദ്ദനങ്ങൾ അനുഭവിക്കാതെ സമരങ്ങൾ നടത്തുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരു രംഗം ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആയിരിക്കുകയാണ്. ജയിലിൽ പോകാതെ ജനങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധ കൂടുതൽ ആകർഷിക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള ഒരു സമരമായി അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളത് ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെയാണ്. അതുകൊണ്ട് നമുക്ക് ലക്ഷക്കണക്കിന് രൂപ നഷ്ടം വരുന്നുണ്ട്. ഒന്ന് ബസ്സുകൾ നശിപ്പിക്കുന്നതുമൂലമുള്ള നഷ്ടം. രണ്ടാമത്തേത് അടിയന്തിരമായി വീണ്ടും അതിന്റെ പ്രവർത്തനമാരംഭിക്കാൻ വേണ്ടി സ്വകാര്യ ഉടമകളിൽനിന്നും ഓപ്പൺ മാർക്കററിൽനിന്നും എല്ലാം സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിച്ചുകൊണ്ടുപോയി പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ പേരിൽ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നു.

സർ, ഇത്രയധികം ബസ്സുകൾ ഉള്ള ഈ കോർപ്പറേഷന് ആവശ്യമായ വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ ഉണ്ടോ എന്നുള്ള കാര്യം പരിശോധിക്കുമ്പോൾ വളരെ ശോചനീയമായ സ്ഥിതിയാണ് ആ രംഗത്തുള്ളത്. ബസ്സുകളുടെ കണക്കനുസരിച്ച്, ബസ്സുകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് റിപ്പയർ ചെയ്യാൻ തക്ക വിധത്തിലുള്ള വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ ഇല്ലെന്നുള്ളതാണ് സത്യം. അതിനുള്ള ചില പാർട്ട്സുകൾ ഇല്ല. അതുമൂലം 30 ശതമാനത്തോളം ഷെഡ്യൂളുകൾ നിർത്തേണ്ടതായി വരുന്നു. തൻമൂലം അതിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് കൂടുതൽ പ്രയാസങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നു. 50 യാത്രക്കാരെ കയറേറണ്ട ബസ്സുകളിൽ 100, 150 പേരെ വരെ കയററിക്കൊണ്ടുപോകുന്നു എന്നു പറഞ്ഞാൽ മൂന്ന് തൊഴിലാളി ചെയ്യേണ്ട ജോലി ഒരു തൊഴിലാളി എടുക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. അതിനും പുറമേ ഇങ്ങനെ കഠിനമായി അദ്ധ്വാനിക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾ ക്ഷീണിച്ച് ചെറിയ ചെറിയ കുററങ്ങൾ ഉണ്ടെങ്കിലും വണ്ടി ചീത്തയാണെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഇടുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം ഉണ്ടാകുന്നു. അങ്ങനെ രണ്ടും മൂന്നും നാലും ഷെഡ്യൂളുകൾ നിർത്തിയതിനുശേഷം ഒരു വണ്ടി ഓടും. കഴിവുള്ള ഡ്രൈവർമാർ വണ്ടി എടുക്കുകയില്ല. സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾ വണ്ടിയെടുത്ത് കൂടുതൽ ആളുകളെ കയററും. ഇതുകൊണ്ട് ജനങ്ങളും ട്രാൻസ്പോർട്ടുമായുള്ള ബന്ധംതന്നെ വിഷമകരമായി വരുന്നു. ഇങ്ങനെ വർക്ക്ഷോപ്പുകളുടെ പ്രവർത്തനം നോക്കുകയാണെങ്കിൽ വളരെ മോശമായ സ്ഥിതിയാണ് ഉള്ളത്.

നമ്മുടെ സ്കൂൾ തുറക്കുന്ന സമയത്ത് എല്ലാം 10 ശതമാനം കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുകയെന്നുള്ള സമ്പ്രദായം മുമ്പുണ്ടായിരുന്നു. ഇന്ന് അത് നിറുത്തൽ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ ബസ്സുകൾ ശരിക്ക് ഓടാത്തതിന്റെ പേരിൽ, റൂട്ടുകൾ ക്യാൻസൽ ചെയ്യുന്നതിന്റെ പേരിൽ, ഷെഡ്യൂൾ ക്യാൻസൽ ചെയ്യുന്നതിന്റെ പേരിൽ ഉള്ള കാരണങ്ങളെക്കുറിച്ചൊന്നും തന്നെ അന്വേഷിക്കുന്നതിന് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ തയ്യാറാകുന്നില്ല. ഇന്ന് പേരിന് ധാരാളം ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ഉണ്ടെങ്കിലും അവർ ഇമ്മാതിരിയുള്ള കാര്യങ്ങളിലൊന്നുംതന്നെ ശ്രദ്ധിക്കാറില്ല. അതുകൊണ്ട് പല പാകപ്പിഴകളും ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. അതിലും രാഷ്ട്രീയം കലർത്തുന്നുണ്ട്. പിന്നെ അവിടെയൊരു ഫോർമാൻ ഉണ്ട്. മററ് ജീവനക്കാരോടുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ പെരുമാററംകൊണ്ടാണ് പലപ്പോഴും ഷെഡ്യൂൾ ക്യാൻസൽ ചെയ്യേണ്ടതായി വരുന്നത്. അതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെൻറ് കാര്യമായി പരിഗണിക്കണം. വണ്ടികൾ വർക്ക്ഷോപ്പിൽ പരിശോധിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചൊക്കെ പറഞ്ഞാൽ ധാരാളം പറയാനുണ്ട്. കണ്ടീഷൻ ഉള്ള വണ്ടിയാണെന്നുപറഞ്ഞ് വർക്ക്ഷോപ്പിൽനിന്നും വണ്ടി ഇറക്കിക്കൊണ്ടു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോയാൽ അര മണിക്കൂറോ കാൽ മണിക്കൂറോ കഴിഞ്ഞ് ആ വണ്ടി വീണ്ടും റിപ്പയറാണെന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഷെഡ്ഡിലിടും. ഇപ്രകാരം സംഭവിക്കുന്നത് വർക്കുഷോപ്പ് ആവശ്യമുള്ളത്ര ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്. അതിന് ഗവൺമെൻറ് അടിയന്തിരമായും പരിഹാരം കാണേണ്ടതുണ്ട്. ബസ്സിനുള്ളിലെ ഓവർ ലോഡിനെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പല മെമ്പർമാരും സംസാരിക്കുകയുണ്ടായി. അതിനൊരു പരിഹാരം ആരും തന്നെ കണ്ടിട്ടില്ല. നഷ്ടത്തിൽ ഓടുന്നതുകൊണ്ടാണോ ഇപ്രകാരം ഓവർലോഡ് കയററാൻ അനുവദിക്കുന്നത് എന്നറിഞ്ഞുകൂടാ. തമിഴ്നാട്ടിൽ ഓവർലോഡ് ഇല്ല. എന്നിട്ടും അവിടെ ലാഭകരമായിട്ടാണ് ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നത്. സ്വകാര്യ മുതലാളിമാർ ആർ. ടി. എ. മീററിംഗിൽ ആയിരവും ആയിരത്തി അഞ്ഞൂറും രൂപ ഫീസ് കൊടുത്തുകൊണ്ട് വിദഗ്ദ്ധൻമാരായ വക്കീലൻമാരെ കൊണ്ടുവന്ന് വാദിക്കും. അപ്രകാരം വാദിക്കുന്നതിൻെറ ഫലമായി കിട്ടുന്ന ബസ്സ് നല്ലനിലയിൽ ലാഭത്തോടുകൂടി ഓടിക്കുന്നുണ്ട്. പിന്നെ എന്തുകൊണ്ടാണ് നമുക്ക് ഇപ്രകാരം നഷ്ടം വരുന്നു എന്നുള്ള കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് കാര്യമായി ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഓവർ ലോഡിംഗ് കർശനമായി നിയന്ത്രിക്കണം. ഇന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തെ സ്ഥിതി എന്താണ്? ഐ. ജി. ഉണ്ട്, പോലീസ് സൂപ്രണ്ട് ഉണ്ട്, മന്ത്രിമാരുണ്ട്, വലിയ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ഉണ്ട്. ഇത്രയും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുള്ള തിരുവനന്തപുരം സിററിയിൽ സെക്രട്ടേറിയററ് നടയിൽ നടക്കുന്ന സംഭവം എന്താണ്? ബസ്സിൻെറ മേലേകിടന്ന് യാത്ര. ഏണിപ്പടിയിൽനിന്ന് യാത്ര ഇതെല്ലാം ആണ്. 40-ഓ 50-ഓ ആളുകൾ കയറേണ്ട ഒരു ബസ്സിൽ 150 ഉം 200 ഉം യാത്രക്കാരെയാണ് കയററിക്കൊണ്ടുപോകുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്ത് ഈ സ്ഥിതിയാണെങ്കിൽ പിന്നെ ഞങ്ങളുടെ നാട്ടിൻപുറത്തെ കാര്യം പറയേണ്ടതുമില്ല. 40 ആളുകളെ കയറേണ്ട ബസ്സിൽ 150-ഉം 200-ഉം ആളുകളെ കയററി ശ്വാസം മുട്ടിച്ച് കൊല്ലുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷമാണ് കാണുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഓവർ ലോഡ് കയററുന്നതല്ലാ എന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കണം. ഓവർലോഡ് കയററാത്തതുകൊണ്ട് എന്ത് നഷ്ടം കോർപ്പറേഷനുണ്ടായാലും അത് പരിഹരിക്കുവാൻ മററ് മാർഗ്ഗങ്ങൾ കാണണം. തമിഴ്നാട്ടിൽ ഓവർലോഡ് കയററുകയില്ലായെന്നുള്ള തീരുമാനം എടുത്താൽ പിന്നെ എന്തുകൊണ്ട് നമുക്കും അങ്ങനെയൊരു തീരുമാനം എടുത്തുകൂടാ. ജനങ്ങളുടെ ജീവൻ എന്നുപറയുന്നത് ഒരു നിസ്സാര കാര്യമൊന്നുമല്ല. ഈയിടെ ഉണ്ടായ ഒരു ബസ്സപകടത്തിൽ നാൽപ്പത്തിഒന്നോളം പേർ മരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഇനിയും ആ അപകടത്തിൽപ്പെട്ട എത്ര ആളുകൾ മരിക്കുമെന്ന് അറിയുകയില്ല. അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നതു മുഴുവൻ ഓവർ ലോഡ് കയററുന്നതുകൊണ്ടാണ്. അതുകൊണ്ട് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്, ഓവർ ലോഡ് കയററുകയില്ലാ എന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കേണ്ട സമയം വൈകിയിരിക്കുന്നു എന്നാണ്. തിരുവനന്തപുരത്തെ സംബന്ധിച്ച് പറയുകയാണെങ്കിൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുവാൻ വേണ്ട അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണം. സെക്രട്ടേറിയററിലേയും മററ് ഗവൺമെൻറ് ഓഫീസുകളിലേയും സ്ത്രീകൾക്ക് നേരിടുന്ന വിഷമതകളെ പരിഗണിച്ച് സ്ത്രീകൾക്കുമാത്രമായി രാവിലേയും വൈകുന്നേരവും ഒന്നോ രണ്ടോ ബസ്സുകൾ പ്രത്യേകമായി ഇടണം. എന്തായാലും നമ്മുടെ കോർപ്പറേഷനെ ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കുവാനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കണം. എൻെറ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ ബസ്സ് വേണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ധാരാളം നിവേദനം സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഓരോ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലും ഓരോ ജില്ലയിലും ഓരോ താലൂക്കിലും ധാരാളം ബസ്സ് വേണമെന്ന് പറയുന്നുണ്ട്. അപ്രകാരം അധികം സ്ഥലങ്ങളിൽ

ബസ്സുകൾ കൊടുക്കുന്നത് നിറുത്തൽ ചെയ്തിട്ടുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലെങ്കിലും ബസ്സുകൾ ശരിക്ക് ഓടിക്കുവാൻവേണ്ടിയുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. നമുക്ക് എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നില്ലെങ്കിലും വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ശരിയായ രൂപത്തിൽ ഓടിക്കണം. കഴിയുന്ന സമയത്ത് നമുക്ക് ദേശസാൽക്കരിക്കാൻ എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഉൾപ്രദേശങ്ങളിൽ സ്വകാര്യ മുതലാളിമാരുടെ നിയന്ത്രണത്തോടുകൂടിയെങ്കിലും കൂടുതൽ ബസ്സ് റൂട്ടുകൾ കൊടുക്കുവാനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കിയാൽ നമുക്ക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ലാഭകരമായിത്തീർക്കുവാൻ സാധിക്കും. ദേശസാൽക്കരിക്കുമ്പോൾ പ്രത്യേക സൗകര്യത്തോടുകൂടി നാം ദേശസാൽക്കരിക്കണം. ദേശസാൽക്കരിക്കുമ്പോൾ ആ പ്രദേശത്ത് സ്വകാര്യ ബസ്സുകളിൽ പണിയെടുത്തിരുന്നവർക്ക് തൊഴിൽ കൊടുക്കുവാനുള്ള സൗകര്യവും ഉണ്ടാക്കണം. അങ്ങനെ ചുരുങ്ങിയ രൂപത്തിൽ കൂടുതൽ ദേശസാൽക്കരണത്തിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. എല്ലാ റൂട്ടിലും എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ഓടിക്കണമെന്നുള്ള നിവേദനത്തിന്റെ പേരിൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കേണ്ട. ബസ്സുകൾ വേണ്ടത്ര ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടും ഷെഡ്യൂൾ ക്യാൻസൽ ചെയ്യേണ്ടതായി വരുന്നു. ആ വിരോധാഭാസം മാററി കൂടുതൽ ലാഭകരമായി നടത്തത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. ഇന്ന് ഈ വ്യവസായത്തിൽ പണിയെടുക്കുന്നതിനാവശ്യമായ തൊഴിലാളികളെ നിശ്ചയിക്കുന്നില്ല. ഒരു ബസ്സിന് മൂന്ന് ഡ്രൈവറും മൂന്ന് കണ്ടക്ടറും എന്ന തത്വമാണ് അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതെങ്കിലും ഇന്ന് അത് കുറച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ കോർപ്പറേഷനിൽ രണ്ടായിരത്തോളം ജീവനക്കാരെ അടിയന്തിരമായി നിശ്ചയിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ ഇന്നത്തെ ജനറൽ മാനേജർ ശ്രീ. ബാബുപോൾ വന്നതിനുശേഷം ഈ കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് പഠിക്കുകയും ലാഭകരമായി നടത്തുവാൻ ശ്രമിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. തീർച്ചയായും നമ്മുടെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ കൂടുതൽ ലാഭകരമായി നടത്തുവാൻ സാധിച്ചാൽ മാത്രമേ നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് കൂടുതൽ സമ്പത്ത് ഉണ്ടാക്കിത്തീർക്കുവാൻ സാധിക്കൂ. അതിനുവേണ്ടി നമ്മളെല്ലാവരും സഹകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കണം എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

മറെറാരുകാര്യം പറയുവാനുള്ളത്, എക്സൈസിനെക്കുറിച്ചാണ്. ഇപ്രാവശ്യത്തെ ലേലത്തിൽ കൂടുതൽ ലാഭം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കച്ചവടം നടത്തുവാനുള്ള ചാരായവും മററും ഗവൺമെൻറിൽനിന്നുമാണോ പോകുന്നത്? അല്ലായെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. പ്രമുഖൻമാരായ പലരും സ്വകാര്യമായി ചാരായം വാററുന്ന സ്ഥലങ്ങളുണ്ട്. അവർ തന്നത്താൻ വാററി സ്വകാര്യമായി കച്ചവടം നടത്തുന്നു.

എക്സൈസ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധയോടുകൂടി പിടിക്കുന്നില്ല. കൂടുതൽ ശ്രദ്ധയോടുകൂടി എക്സൈസ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ പ്രവർത്തിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇതിനേക്കാൾ ലാഭകരമായ സ്ഥിതി ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. ചെത്തുതൊഴിലാളികളുടെ സ്ഥിതി എന്താണ്? മദ്യനിരോധനം വേണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് പ്രക്ഷോഭണംകൂട്ടുകയാണ്. മദിരാശി ഗവൺമെൻറിന്റെ കീഴിൽ മദ്യനിരോധനത്തിന്റെ അനുഭവം അറിഞ്ഞവരാണ് ഞങ്ങൾ. കുടിക്കാതിരിക്കുന്നവർക്ക് കുടിക്കാതിരിക്കാം. മദിരാശി ഗവൺമെൻറിന്റെ കീഴിൽ മദ്യനിരോധനമുണ്ടായിരുന്നു. അവിടുത്തെ ചെത്തുതൊഴിലാളി കുടും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബങ്ങൾ അനുഭവിച്ച കഷ്ടതയ്ക്ക് കയ്യുംകണക്കുമില്ല. ചക്കരക്കള്ള് ചെത്തുന്ന തൊഴിലാളികൾ—അവന്റെ ഭാര്യയ്ക്ക് മുണ്ട് വാങ്ങിക്കണമെങ്കിൽ വയറുനിറച്ച് ഉണ്ണണമെങ്കിൽ ചക്കരക്കള്ള് ചെത്തുന്ന തൊഴിലാളികൾ ഒരു ദിവസം ചട്ടിയിൽ ചുണ്ണാമ്പ് തേക്കാതിരുന്നാൽ മാത്രമേ സാധിക്കുകയുള്ളു എന്ന നില വന്നു. അവർ അത് ചെത്തുകയും ചുണ്ണാമ്പ് തേക്കാതിരിക്കുകയും, അതിന്റെ ഫലമായി ജയിലിൽ പോകുകയും അവരുടെ കുടുംബം നശിക്കുകയും ചെയ്ത സ്ഥിതിയുണ്ടായിരുന്നു. വിഷദ്രാവകങ്ങളും മററും ഉപയോഗിച്ചുള്ള നാടൻ ചാരായം ഉണ്ടാക്കി വിൽക്കുന്ന സ്ഥിതി ഉണ്ടാകരുതെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. സി. ജോസഫ്: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. ഭരണപക്ഷത്തുനിന്നും പ്രതിപക്ഷത്തുനിന്നും ഈ വകുപ്പുകളെക്കുറിച്ച് ആരോഗ്യകരവും സൃഷ്ടിപരവുമായ മിക്കവാറും ക്രിയാത്മകമായ നിർദ്ദേശമുണ്ടായി. എന്നാൽ നിർഭാഗ്യമെന്നു പറയട്ടെ ജനതാപാർട്ടിയിലെ ജോർജും മാർക്സിസ്ററ് കമ്മ്യൂണിസ്ററ് പാർട്ടിയിലെ വിജയനും അങ്ങനെയൊരു സമീപനമല്ല നടത്തിയത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ജോർജ് നിയമസഭയിൽ പ്രസംഗിച്ചപ്പോൾ ഞാൻ ഒരു കാര്യം ഓർമ്മിച്ചു. സാംസ്കാരിക കേരളത്തിന്റെ കേന്ദ്രബിന്ദുക്കളിലൊന്നായ തൃശ്ശിവപേരൂർ നഗരത്തിലെ ജനപ്രതിനിധിയായിരുന്ന മുണ്ടശ്ശേരി മാസ്ററേയും എ. ആർ. മേനോനെയും ധർമ്മരാജായേയും ഞാൻ ഓർമ്മിച്ചു. അവരെയെല്ലാം തിരഞ്ഞെടുത്ത് അയച്ച ജനത ഇവിടെ വന്നുനിന്നല്ലോയെന്ന് ഓർത്തപ്പോൾ ദുഃഖം തോന്നുകയാണ്. ശ്രീ. ജോർജിന്റെ കാര്യം വിടുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിനെക്കുറിച്ച് ആക്ഷേപമുണ്ട്. ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെക്കുറിച്ച് പരക്കെ ആക്ഷേപമുണ്ട്. അവിടെ നടക്കുന്ന സകല പരിപാടികളിലും ജനങ്ങൾക്ക് അതൃപ്തിയുണ്ട്. അതെപററി ഗവൺമെന്റ് അന്വേഷിക്കണം. അതിന് പരിഹാരം കാണേണ്ടതാവശ്യമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസുകളിൽ കാര്യങ്ങൾ നടക്കാനുള്ള സമയം നീളുന്നതുകൊണ്ടു ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ആ ബുദ്ധിമുട്ട് പരിഹരിക്കാൻവേണ്ടി തിരുവനന്തപുരത്തും കൊച്ചിയിലും കോഴിക്കോട്ടും ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസ് വിഭജിക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ടും പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്ന കൊച്ചിയിലെ ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസ് വിഭജിക്കുമ്പോൾ ജില്ലയുടെ കിഴക്കൻ പ്രദേശമായ മൂവാററുപുഴ കേന്ദ്രമാക്കി ആർ. ടി. ഒ. ആഫീസ് തുടങ്ങിയാൽ ആ ജില്ലയുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ വളരെയേറെ പ്രയോജനം ലഭിക്കുമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. അതുപോലെതന്നെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെകുറിച്ച് നോക്കുമ്പോൾ പരക്കെ ആക്ഷേപങ്ങളും പരാതികളുമുണ്ട്. പക്ഷെ ഏററവും പ്രധാനപ്പെട്ട പരാതി ആവശ്യത്തിന് വണ്ടി ഇല്ലെന്നുള്ളതാണ്. അതിന്റെ സാഹചര്യം ഈ രാജ്യത്തുള്ള എല്ലാവർക്കും ഒരുപോലെ അറിയാവുന്നതാണ്. ആ പ്രശ്നത്തെക്കുറിച്ച് പരാമർശിക്കുന്നില്ല. സമയത്തിന് വണ്ടി ഓടുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് പൊതുജനങ്ങളുടെ മറെറാരു ആക്ഷേപം. ഇതിന്റെ കാരണം എന്താണെന്ന് ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങൾക്ക് അറിയാം. സമയത്ത് വണ്ടികൾ നന്നാക്കി കിട്ടുന്നില്ല; സ്പെയർപാർട്ടുകൾ ഇല്ല എന്നുള്ള ആക്ഷേപമുണ്ട്. വർക്ക്ഷോപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെക്കുറിച്ച് ആക്ഷേപമുണ്ട്. ടയർ കിട്ടുന്നില്ലെന്ന ആക്ഷേപമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ ചൂണ്ടികാണിച്ചതുപോലെ വഴിയിൽ വയസ്സായ വണ്ടികൾ കിടക്കുന്നത് ആളുകൾക്ക് കാണാൻ കഴിയും.

2/470—17

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇതുപോലുള്ള ആക്ഷേപങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള ക്രിയാത്മകമായ നടപടി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകണം. പക്ഷെ ഇതിനൊരു മറുവശമുണ്ട്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ഒരു വ്യവസായ സ്ഥാപനമാണോ പബ്ലിക് യൂട്ടിലിററി സർവ്വീസ് രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു സ്ഥാപനമാണോയെന്ന് വിലയിരുത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. വ്യവസായ സ്ഥാപനമായിട്ടാണ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. പ്രവർത്തിക്കുന്നതെങ്കിൽ പല ആക്ഷേപങ്ങളും ഇല്ലാതാക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. പബ്ലിക് യൂട്ടിലിററി സർവ്വീസെന്നുള്ള നിലയ്ക്കു പ്രവർത്തിക്കുന്നതുകൊണ്ട് തീർച്ചയായും അതിന്റേതായ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. ഈ രാജ്യത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനത്തിൽ ഇത്രയും ജനാധിപത്യ സ്വഭാവം ഉൾക്കൊള്ളുന്ന പൊതുസ്ഥാപനം ഉണ്ടോ എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ സംശയമുണ്ട്. ശ്രീ. രാഘവൻ മാസ്ററർ സംസാരിച്ചപ്പോൾ മദിരാശിയിലെ പാണ്ഡ്യന്റേയും കട്ടബൊമ്മന്റേയും കാര്യങ്ങൾ പറയുന്നതു കേട്ടു. ഒരു കാര്യം നാം ഓർമ്മിക്കണം. മദിരാശിയിൽ ഒരു കിലോമീററർ ദൂരത്തിന് എന്ത് ചാർജ്ജ് ആണ്, എന്ത് ചെലവാകുന്നുവെന്നും കേരള സംസ്ഥാനത്തിൽ എന്ത് ചെലവാകുന്നുവെന്നും നോക്കണം. അതു തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം എത്രയാണെന്ന് ഓർക്കേണ്ടതുണ്ട്. നമ്മുടെ തൊഴിലാളികളും, നമ്മുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരും, രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടി പ്രവർത്തകൻമാരും വിദ്യാർത്ഥികളും ഇതിനെ ഗുണമായും ദോഷമായും ബാധിക്കുന്നുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം വിസ്മരിക്കരുത്. പൊതുമുതൽ നശിപ്പിക്കുകയെന്ന ഏററവും വേദനാകരമായ പ്രക്രിയയിൽ നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ ആളുകൾ ഇടപെടുന്നുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം ഖേദകരമാണ്. ഈ രാജ്യത്ത് വ്യക്തമായ ഒരു നിയമം കൊണ്ടുവരണമെന്ന ശക്തിയായ അഭിപ്രായം എനിക്കുണ്ട്. പൊതുമുതൽ നശിപ്പിക്കുന്നതിനെതിരായി ശക്തിയായ നിയമം ഈ രാജ്യത്ത് ഉണ്ടാക്കണം. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സിന്റെ നേരെ ഈ രാജ്യത്തുള്ള സർവ്വ ആളുകളും ആക്രമണത്തിന് മുതിരുകയാണ്. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് മതത്തിന്റെ പേരിൽ സമരംചെയ്ത ആളുകൾവരെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സ് കത്തിച്ച വേദനാജനകമായ സംഭവം ഉണ്ട്. പൊതുമുതൽ നശിപ്പിക്കുന്നതിനെതിരായി ശക്തിയായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകണം. ആര് എതിർത്താലും ഈ ഗവൺമെന്റ് ആ രംഗത്ത് ധീരമായി പ്രവർത്തിക്കണം. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് പതിനെട്ടു ലക്ഷം ആളുകൾ ഒരു ദിവസം ട്രാൻസ്പോർട്ട് വണ്ടിയിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിടത്തോളം അമ്പതിലേറെ പരാതികൾ ഉണ്ടാകുന്നില്ല. എങ്കിൽപോലും സംസ്ഥാനത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സിലെ ജോലിക്കാരുടെ പെരുമാററത്തെക്കുറിച്ച് ശക്തിയായ ആക്ഷേപമുണ്ട്. അവരും മനുഷ്യരാണെന്നുള്ള കാര്യം നാം വിസ്മരിക്കരുത്. രാവിലെ മുതൽ വൈകുന്നേരം വരെ ആളുകളുമായി ഇടപഴകുന്നതാണ്. പല സ്വഭാവക്കാരുമായി ഇടപഴകുന്നതല്ലേ, അവരിൽനിന്നും സ്വാഭാവികമായും ചില തെററുകൾ ഉണ്ടായെന്നു വരും. ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ തൊഴിലാളികൾ മാന്യമല്ലാതെ പെരുമാറുന്നെങ്കിൽ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നുവെന്ന് അർത്ഥമില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിലെ തൊഴിലാളികൾ മാന്യമായി പെരുമാറണം. ഒരു കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കു അഭിമാനിക്കാം. അദ്ദേഹം ചാർജ്ജ് എടുത്തതിനുശേഷം ഇതുവരേയും ഒരു തൊഴിൽ സമരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ശമ്പളം കൂടുതൽ വേണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടുള്ള തൊഴിൽ സമരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് ആ കാര്യത്തിൽ അഭിമാനിക്കാം. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് നഷ്ടത്തിൽ ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്ന ഷിപ്പിംഗ് കോർപ്പറേഷൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വിജയത്തിലേക്ക് നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് മൂന്നുനാല് അന്താരാഷ്ട്രവിമാനസർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചത് അഭിമാനകരമാണ്. കൊച്ചിയിലേയും കോഴിക്കോട്ടെയും വിമാനത്താവളത്തിന്റെ വികസനത്തിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ എടുക്കണമെന്ന് അഭിപ്രായം എനിക്കുണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ആഭ്യന്തര വിമാന സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കാൻ പോവുകയാണ്. മറെറാരു സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും മുന്നോട്ടുവരാത്ത ഒരു നടപടിയിൽ കേരള ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടു വന്നിരിക്കുന്നുവെന്നതിൽ അഭിമാനമുണ്ട്.

ശ്രീ. വിജയൻ കള്ളുഷോപ്പു ലേലം നടത്തിയതിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ഇവിടെ കള്ളുഷോപ്പു ലേലം നടത്തിയതിൽനിന്നും കേരളാ കോൺഗ്രസ് പാർട്ടി ഒരുകോടി രൂപ ഫണ്ട് പിരിക്കാൻ ശ്രമിച്ചുവെന്നും പരാജയപ്പെട്ടുവെന്നും പറയുന്നതു കേട്ടു. കഴുത കരഞ്ഞാണ് ചില കാര്യങ്ങളിൽ സംതൃപ്തി നേടുന്നതെന്ന് പറഞ്ഞുകേട്ടിട്ടുണ്ട്.

അതുകൊണ്ട് മാർക്സിസ്ററ് കമ്മ്യൂണിസ്ററുപാർട്ടിയുടെ നേതാവായ വിജയനോട് എനിക്ക് ഒരു കാര്യം പറയാനുണ്ട്. കേരളാ കോൺഗ്രസ് പാർട്ടിക്ക് ഈ രാജ്യത്ത് ജനങ്ങളുടെയിടയിൽ എന്തുമാത്രം സ്വാധീനമുണ്ടെന്ന് കഴിഞ്ഞ 14 കൊല്ലക്കാലത്തെ അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽനിന്നും ഈ രാജ്യത്തിന് ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. കള്ളുഷോപ്പുകാരുടെ കയ്യിൽനിന്നും പണം വാങ്ങാതെ അതിന് ഈ രാജ്യത്തിൽ പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ കഴിയും. അത് ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഇന്നും ഈ രാജ്യത്തെ മററു രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളോട് കേരളാ കോൺഗ്രസിന് ആഭിമുഖ്യമുണ്ടെങ്കിൽ ആ പാർട്ടിയിൽ ജനങ്ങൾ ഉള്ളതുകൊണ്ടാണെന്ന് ശ്രീമാൻ വിജയൻ മനസ്സിലാക്കണമെന്നു ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. വിജയനെ അതു പറയാൻ പ്രേരിപ്പിച്ച ചേതോവികാരം എന്താണെന്നു എനിക്കറിയാം. 1967-69 കാലഘട്ടത്തിലെ സംഭവങ്ങളിലേക്ക് ആ വന്ദ്യവയോധിക സ്ത്രീയെ വലിച്ചിഴക്കണമെന്ന് എനിക്കാഗ്രഹമില്ല. കഴിഞ്ഞകാല സംഭവങ്ങൾ ഈ രാജ്യത്തിലെ ജനങ്ങൾ വിസ്മരിച്ചിട്ടില്ലെന്നു മനസ്സിലാക്കണം. 1967-1969 കാലഘട്ടത്തിൽ കമ്മ്യൂണിസ്ററ് മാർക്സിസ്ററ് പാർട്ടികൂടി പങ്കാളിയായി അധികാരത്തിലിരുന്ന ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ പാലായിലേയും പൂഞ്ഞാറിലേയും മാർക്സിസ്ററ് കമ്മ്യൂണിസ്ററുപാർട്ടിയുടെ അധീനതയിലുണ്ടായിരുന്ന ചെത്തുതൊഴിലാളികൾ സ്വന്തം പാർട്ടിവിട്ട് ഇൻഡ്യൻ കമ്മ്യൂണിസ്ററുപാർട്ടിയുടെ കൊടിക്കീഴിലേക്ക് പോയത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്ന് വിജയൻ വിസ്മരിക്കരുതെന്നു മാത്രമേ ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ പറയുന്നുള്ളു. ഞങ്ങളുടെ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിയേയും ഞങ്ങളുടെ നേതാക്കൻമാരേയും തേജോവധം ചെയ്യാനും നശിപ്പിക്കാനും ഇല്ലായ്മ ചെയ്യാനും ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന മാർക്സിസ്ററുപാർട്ടി ആ കാര്യം ഓർക്കാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്നു ഞാൻ ചോദിക്കുകയാണ്. പാലായിലേയും പൂഞ്ഞാറിലേയും ചെത്തുതൊഴിലാളികളെ പോലീസിനെകൊണ്ടു മാത്രമല്ല, എക്സൈസുകാർക്കു പോലും ലാത്തികൊടുത്ത് അവരെ തല്ലിച്ചതച്ചപ്പോൾ അവർ സി. ഐ. ടി. യു. കൊടി ഉപേക്ഷിച്ച് എ. ഐ. ടി. യു. സി. യുടെ കൊടിക്കീഴിൽ പോയത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്നുള്ള കാര്യം ചോദിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 1967-1969 കാലഘട്ടത്തിൽ കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് കിസ്തു ഇളവു ചെയ്തു കൊടുത്തതുപോലെ 1978-1979 കാലത്ത് ആർക്കും കിസ്തു ഇളവു ചെയ്തു കൊടുത്തിട്ടില്ല. അതിന് സാവകാശം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കൊടുത്തു. പണം അടക്കുന്നതിന് സാവകാശം കൊടുത്തപ്പോൾ അതിന് 9 ശതമാനം പലിശയും ഈടാക്കിയിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഈ രാജ്യത്ത് കള്ളുഷാപ്പുകാരുടേയും ചാരായഷാപ്പുകാരുടേയും വക്കാലത്തു പിടിക്കേണ്ട ഗതികേട് കേരളാ കോൺഗ്രസ് പാർട്ടിക്കില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് ബഡ്ജററിന്റെ പൊതു ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് സംസാരിച്ചപ്പോൾ ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി, ചാരായം വിററാണ് ഇവിടെ റവന്യു വരുമാനം ഉണ്ടാകുന്നതെന്ന്. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവിനോട് എനിക്ക് ഒരു അഭ്യർത്ഥനയുണ്ട്. കാലാകാലങ്ങളിൽ ഈ രാജ്യത്ത് ചാരായത്തിന്റെ ഉപഭോഗത്തിലുണ്ടായ വ്യത്യാസത്തെപ്പററി അദ്ദേഹം പഠിക്കണമെന്നു പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ചാരായത്തിന്റെ വിൽപ്പനയിൽ അളവു കൂട്ടിയതല്ല. ഈ രാജ്യത്ത് വ്യക്തമായ രീതിയിൽ കള്ളവാററു പിടിക്കുകയും അതുപോലെതന്നെ നിയമങ്ങൾ നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്തതുകൊണ്ടാണ് ഈ രാജ്യത്തെ റവന്യു വരുമാനത്തിൽ വർദ്ധനവുണ്ടാകാൻ കഴിഞ്ഞത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ഒരു കാര്യംകൂടി അപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കാം. ക്ഷേത്രങ്ങളുടേയും മററു ആരാധനാ സ്ഥലങ്ങളുടേയും പള്ളികളുടേയും മോസ്കുകളുടേയും അടുത്ത് യാതൊരു കാരണവശാലും ഷോപ്പുകളോ ഉപഷോപ്പുകളോ അനുവദിക്കരുത്. പരിപാവനമായി കരുതുന്ന ഇത്തരം സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പരിപാവനത കാത്തുരക്ഷിക്കുന്നതിന് എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ സ്കൂളുകളുടേയും കോളേജുകളുടേയും പരിസരങ്ങളിൽ ഇത്തരത്തിൽ മദ്യഷാപ്പുകൾ യാതൊരു കാരണവശാലും അനുവദിക്കരുത്. മദ്യവർജ്ജനത്തിനുള്ള എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളും ഗവൺമെൻറു ചെയ്തു കൊടുക്കണമെന്നുള്ള അഭിപ്രായം കൂടി എനിക്കുണ്ട്. മദ്യവർജ്ജനത്തെ പററി ജനതാപാർട്ടിയും നമ്മുടെ പ്രധാനമന്ത്രിയും വളരെയേറെ പറയുന്നുണ്ട്. സർ, ഞാൻ ഒന്നു ചോദിക്കട്ടെ, ബോംബേയിലും കൽക്കട്ടായിലും തെരുവീഥികളിൽ വേശ്യാലയങ്ങൾ നടത്തുന്നതിന് ലൈസൻസ് കൊടുത്ത ആളുകൾ മദ്യവർജ്ജനത്തെപ്പററി സംസാരിക്കരുതെന്നുമാത്രം ഓർമ്മിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ശക്തിയായി പിൻതാങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. പി. പി. വി. മൂസ: സർ, ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ എതിർക്കുകയാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ടും എക്സൈസും ഒന്നിച്ചായതുകൊണ്ട് ആദ്യം ദയവുചെയ്തു ബസ് ഡ്രൈവർമാർ മദ്യപിക്കുന്നത് കർശനമായി നിരോധിക്കുന്നതിനുള്ള എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ പരിണിതഫലം എന്താണെന്നുള്ളത് ഈ സഭയിലെ അംഗങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ചതാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ മററു പല കോർപ്പറേഷനുകളെ പോലെ നഷ്ടമാണെന്ന് പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് കാര്യമില്ല. നഷ്ടം പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതോടൊപ്പം ഇതിനെ ഒരു വ്യവസായമായി കാണാതെ പബ്ലിക് കൺവേയൻസ് എന്ന നിലയിൽ ജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരപ്രദമാക്കാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ഈ നഷ്ടത്തിനുള്ള പ്രധാന കാരണം മലബാർഭാഗത്ത് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബസുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പരിശോധിച്ചാൽ ഒരു കാര്യം വ്യക്തമാണ്. ആർ. ററി. ഒ. ആഫീസുകൾ ഇന്നു അഴിമതിയുടെ കൂത്തരംഗാണ്. കണ്ണൂരിലെ ആർ. ററി. എ. യോഗങ്ങളിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രതിനിധി സംബന്ധിക്കാറില്ല. അവിടെ ആർ. ററി. എ. യോഗങ്ങളിൽ ക്ഷണിക്കപ്പെടാതെ പോകുന്ന അതിഥിയാണ് ഡി. ററി. ഒ. പ്രൈവററ് മുതലാളിമാർ ആർ. ററി. ഒ. മുതൽ താഴോട്ട് ശിപായിമാർ വരെ ഉള്ളവർക്ക്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാശു കൊടുത്ത് കോഴ കൊടുത്ത് സ്വാധീനിച്ച് ബസ് റൂട്ട് വീതിച്ചെടുക്കുമ്പോൾ അവിടെ ഡി. റ്റി. ഒ. ക്ഷണിക്കപ്പെടാതെ പോയാലും യാതൊരു വിലയുമില്ല. അതു പരിഹരിക്കാൻ ആർ. റ്റി. എ. യും ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനും തമ്മിൽ ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷൻ ഉണ്ടാക്കാനുള്ള ഏർപ്പാട് ചെയ്യണം. ഡി. റ്റി. ഒ. യെ ആർ. റ്റി. എ. യോഗങ്ങളിൽ പങ്കെടുപ്പിക്കുകയും ഒരുമാന്യത കൽപ്പിക്കുകയും ചെയ്യാൻ കഴിയണം. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന് എന്തുകൊണ്ടു നഷ്ടംവരുന്നു എന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കണം. 4.45-ന് ഒരു ബസ് കണ്ണൂരിൽനിന്നു കോഴിക്കോട്ടേക്ക് പുറപ്പെടുന്നു എന്നുവയ്ക്കുക. 4.50-ന് പുറപ്പെടുന്നതിന് സ്വകാര്യബസിന് പെർമിറ്റ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ടായിരിക്കും. സ്വകാര്യമുതലാളി സ്വാധീനം ഉപയോഗിച്ച് അങ്ങനെ പെർമിറ്റ് വാങ്ങിച്ചിരിക്കും. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നമുക്കറിയാം അതിന്റെ കാര്യക്ഷമതയില്ലായ്മ. 4.45-ന് പുറപ്പെടേണ്ട ബസ് 4.45-ന് പുറപ്പെടുകയില്ല, അഞ്ചു മണിയാകും. 5 മണിക്ക് വേറെ പ്രൈവറ്റ് ബസ് കാണും. അപ്പോൾ 4.50-ന് പോകുന്ന പ്രൈവറ്റു ബസ്സിൽ ഉള്ള ആളുകളെയെല്ലാം കയററിക്കൊണ്ടു പോകുകയും ചെയ്യും. സമയനിഷ്ഠ പാലിക്കാത്തതുകൊണ്ട് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന് ഭീമമായ നഷ്ടം സംഭവിക്കുമെന്നുള്ള കാര്യം ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയാണ്. ഈ നഷ്ടം ഒഴിവാക്കാൻവേണ്ടി ഈ രണ്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളും തമ്മിൽ ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷൻ ഉണ്ടാക്കി ട്രാൻസ്പോർട്ടിനു പ്രത്യേക പരിഗണന നൽകണമെന്നും ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലും മലബാറിനെ അവഗണിക്കുന്നു എന്നു പറയുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ബഡ്ജറ്റ് പ്രസംഗത്തിലും ആ കാര്യം ഞാൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. കണ്ണൂരിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ് സ്റ്റേഷനെ സംബന്ധിച്ച്. അവിടെ ആളുകൾ ചെന്നാൽ ഇരിക്കാൻ ഒരു ബഞ്ചുപോലുമില്ല. അവിടെ കന്നുകാലികൾ കേറി മേഞ്ഞു നടക്കുന്നു. ഒരു മതിൽകെട്ടി അതിന് സുരക്ഷിതത്വം ഉണ്ടാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അതല്ല ആ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ് സ്റ്റേഷൻ അവിടെ നിന്നു മാററുന്നു എന്നു കേട്ടു. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ആ നടപടി ത്വരിതപ്പെടുത്താൻ ശ്രദ്ധിക്കണം. അതുപോലെതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും കണ്ണൂരിലേക്ക് യാത്ര ചെയ്യാൻ ഒരു ഡീലക്സ് എക്സ്പ്രസ് സർവ്വീസുണ്ടായിരുന്നു. അതിപ്പോൾ നിറുത്തി എന്നാണ് അറിയുന്നത്. അതു വീണ്ടും പുനരാരംഭിക്കണം. അതിൽ എന്തുകൊണ്ട് ആളുകൾ യാത്ര ചെയ്യുന്നില്ലെന്നു ചോദിച്ചാൽ ആ ബസിൽ ഇരിക്കാനുള്ള അസൗകര്യം കൊണ്ടാണ്. ആ ബസിൽ നേരെയിരുന്നു യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള യാതൊരു സൗകര്യവുമില്ല. അതുകൊണ്ട് നല്ല രീതിയിൽ ഇരുന്നു യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സൗകര്യമുണ്ടാക്കി ആ ബസ് സർവ്വീസ് വീണ്ടും ആരംഭിക്കണമെന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. രാജകൊട്ടാരം പോലുള്ള ബസ്സുകളാണ് കണ്ണൂരിൽനിന്നു മംഗലാപുരത്തേക്കും ബോംബേയിലേക്കും ഓടുന്നത്. ലക്ഷക്കണക്കിന് രൂപ അവർ സമ്പാദിക്കുന്നുമുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ട് നമുക്ക് ആ റൂട്ടിൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല? ആ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നതിന്റെ പിന്നിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന കരങ്ങൾ എടുത്തു പരിശോധിക്കുകയാണെങ്കിൽ മന്ത്രിക്കും അദ്ദേഹത്തിന്റെ പാർട്ടിക്കും അഴിമതിയിൽനിന്നു കൈ കഴുകാൻ സാധിക്കുമെന്നു പറയാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഈ റൂട്ടുകളിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചുകൂടേ? മംഗലാപുരം, ബോംബേ റൂട്ടിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവ്വീസുകൾ ഓടിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ഷോപ്പുലേലത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പറഞ്ഞു. സമയമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. തളിപ്പറമ്പിൽ സർ സെയ്യദ് എന്നൊരു കോളേജുണ്ട്. 1500-ൽ പരം വിദ്യാർത്ഥികൾ പഠിക്കുന്ന ഒരു കോളേജാണ് അത്. അതിൻെറ 180 മീററിനുള്ളിൽ ഒരു ഷോപ്പ് വച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതു നേരത്തേയുള്ളതാണ്. അതു എടുത്തുമാററണമെന്ന് പല നിവേദനങ്ങൾ മൂലം ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടും ഇതുവരെയായി എടുത്തുമാററിയിട്ടില്ല. ആ ഷോപ്പ് അവിടെ നിന്നും നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നു അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എൻെറ വാക്കുകൾ ചുരുക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. സി. വാമദേവൻ: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പിൻതാങ്ങുകയാണ്. ഏതാണ്ട് 2600 ബസ്സുകളും ഇരുപത്തയ്യായിരത്തോളം തൊഴിലാളികളും പണിയെടുക്കുന്ന നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിലെ ഏററവും ബൃഹത്തായ ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം, ലക്ഷക്കണക്കിനാളുകൾക്ക് സേവനമർപ്പിക്കുന്ന ഒരു സ്ഥാപനം, നാട്ടിൽ എവിടെ സമരമുണ്ടായാലും കല്ലേറുകിട്ടുന്ന ബസ്സുകളെപ്പോലെതന്നെ എപ്പോൾ ചർച്ചയുണ്ടായാലും അപ്പോഴെല്ലാം കല്ലേറുകിട്ടുന്ന ഒരു വകുപ്പാണത്. ഇതിനൊരു പുനഃസംവിധാനം അടിയന്തിരമായും ആവശ്യമാണ്. പക്ഷേ പുനഃസംവിധാനത്തെപ്പററി ആലോചിക്കുമ്പോൾ ധാരാളം മാർഗ്ഗതടസ്സങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. അതിനെയൊക്കെ അതിജീവിക്കാനുള്ള തൻേറടം ആരുമായും കൂട്ടുചേരാതെയും ഒരു വ്യക്തിയുമായും മമതബന്ധം പുലർത്താതെയും നിഷ്പക്ഷമായും സത്യസന്ധമായും കാര്യങ്ങൾ കാണാനും വിലയിരുത്താനും കഴിയുന്ന ഭരണാധികാരികൾക്കുമാത്രമേ ഇത് കുത്തിക്കെട്ടാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു എന്നാണ് എൻെറ അഭിപ്രായം. ഇതു സംബന്ധിച്ച് കുറെ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ നടപ്പിലാക്കാൻ വളരെ പ്രയാസമുണ്ട്. എൻെറ സുഹൃത്ത് ശ്രീ. ജോസഫ് സംസാരിക്കുമ്പോൾ കുറേകാലത്തിനിപ്പുറം സമരമൊന്നും ഉണ്ടാകാത്ത സ്ഥാപനമാണെന്നു പറഞ്ഞു. ഈ നിയമസഭാസമ്മേളനം തീർന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഒരു മാസത്തിനകം, ഒരു വർഷക്കാലമായി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ശമ്പള പരിഷ്കരണ ചർച്ചകൾ സ്തംഭനത്തിൽ എത്തിയിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലെ മുഴുവൻ തൊഴിലാളികളും പണിമുടക്ക് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രത്യക്ഷ സമരപരിപാടിയിലേക്കു നീങ്ങാൻ നിർബന്ധിതരായിരിക്കുന്നു എന്നറിയിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇതുപറയുമ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഏററവും കൂടുതൽ ശമ്പളം കിട്ടുന്ന ഒരു വിഭാഗമാണ് ഇവർ എന്നുപറയും. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിൽ നഷ്ടമാണെന്നു പരാതിയുമുണ്ട്. നഷ്ടമാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് വേതനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് നീതീകരിക്കത്തക്കതല്ലെന്ന അവകാശവാദവും ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതേപ്പററി സാവകാശമായി നിഷ്പക്ഷമായി ജനപ്രതിനിധികളെങ്കിലും ആലോചിക്കണമെന്ന് എനിക്ക് വിനീതമായ അഭിപ്രായമുണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ളതുപോലെ സാമൂഹ്യസേവനം നടത്തുന്ന ബസ്സർവ്വീസ് ഇൻഡ്യയിൽ വേറൊരിടത്തുമില്ല. വിദ്യാർത്ഥികളുടെ കൺസഷൻെറ പേരിൽ മാത്രം ഏതാണ്ട് ഒന്നരക്കോടിരൂപ നഷ്ടമാണ്. വിദ്യാർത്ഥികളെ കൊണ്ടുവിട്ടിട്ട് ബസ്സുകൾ കാലിയായി മടങ്ങിവരുന്നതിൻെറ പേരിൽ പിന്നേയും ഒരുകോടിരൂപ നഷ്ടം. കഴിഞ്ഞവർഷത്തെ 3.6 കോടിരൂപനഷ്ടത്തിൽ രണ്ടരക്കോടിരൂപ വിദ്യാർത്ഥികളുടെ കൺസഷൻ കൊണ്ടു മാത്രം ഉണ്ടായതാണ്. മററു സംസ്ഥാനങ്ങളിലൊക്കെ കൺസഷനുവേണ്ടിവരുന്ന നഷ്ടം റീ ഇംപേഴ്സുചെയ്യുന്നു. ഡിസേബിൾഡ് ഹാൻറ്സിന്, നൂറുക്കണക്കിന് അഡ്വൈസറി അംഗങ്ങൾക്ക് ഒക്കെ എത്ര കിലോമീററർ വേണമെങ്കിൽ ബസ്സിൽ യാത്ര

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചെയ്യാം, എവിടെയെങ്കിലും ഇങ്ങനെയുണ്ടോ? തമിഴ് നാട്ടിൽ ട്രാൻസ് പോർട്ട് വ്യവസായം വളരെ ലാഭത്തിൽനടക്കുന്നു എന്നുപറയുന്നുണ്ട്. ഇവിടെ സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി കോർപ്പറേഷനും കമ്പനീസ് ആക്റ്റനുസരിച്ച് രജിസ്റ്റർചെയ്ത സ്ഥാപനമാണ്. സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി കോർപ്പറേഷനായതുകൊണ്ട് മൊത്തവരുമാനത്തിൻെറ ആറേകാൽ ശതമാനം ഇവിടെ പലിശ കൊടുക്കണം. അവർക്ക് അതുവേണ്ട. ലാഭനഷ്ടത്തിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രം കൊടുത്താൽമതി. വരവും ചെലവും തട്ടിക്കഴിച്ച് ലാഭം ഉണ്ടെങ്കിൽമാത്രം കൊടുത്താൽ മതി.

പിന്നെ ഇവിടെ കഴിഞ്ഞവർഷം 3.6 കോടിരൂപ നഷ്ടമെന്നുപറയുന്നത് ഗവൺമെൻറിൽനിന്നു കൊടുക്കുന്ന സർച്ചാർജ്ജ് രണ്ടുകോടിരൂപ കൂടി ചേർത്താണ്. ഇതൊക്കെയാണെങ്കിലും വളരെ അപകടകരമായ പോക്കാണ് കെ. എസ്.ആർ. ടി. സി. യിലുള്ളത്. ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി വളരെ സമചിത്തതയോടുകൂടി നിർഭയമായി കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്തില്ലെങ്കിൽ അപകടമുണ്ടാകും. ഇതുപോലെതന്നെ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് പലശുപാർശകളും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ട് അവനടപ്പിലാക്കുന്നില്ല. ഈ നിയമസഭയുടെ പബ്ലിക്ക് അണ്ടർടേക്കിംഗ്സ് കമ്മിററി വളരെ നിസ്സാരമായ ഒരു കമ്മിററിയല്ല. ആ കമ്മിററിയുടെ തീരുമാനങ്ങൾ എന്തുകൊണ്ട് നടപ്പാക്കിയില്ല. ഞാൻ അതിലെ ഒന്നു രണ്ടു തീരുമാനങ്ങൾ മാത്രം വായിക്കാം. 1971-ലെ തീരുമാനങ്ങളിൽ The Committee recommend that in future Conductors should not be posted for other duty except in cases of permanent disability. ഇങ്ങനെയാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇരുപത്തയ്യായിരം തൊഴിലാളികളുണ്ട്. അതിൽ 1100 ഓളം തൊഴിലാളികൾ ഇന്ന് അദർ ഡ്യൂട്ടിയിലാണ്. വർക്ക് നോംസ് വളരെ വലുതാണെന്നു പറയുന്നു. യൂണിയൻെറ പ്രതിധിധികൾ നടത്തിയ പഠനത്തിൽനിന്ന് മെക്കാനിക്കൽ സ്റ്റാഫിനെ അപേക്ഷിച്ച് മിനിസ്റ്റീരിയൽസ്റ്റാഫും ഓപ്പറേററീവ്സ്റ്റാഫും ശകലം കൂടുതലാണ്. മെക്കാനിക്കൽ സ്റ്റാഫിൻെറ കുറവുനികത്താൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. വളരെ സുപ്രധാന ഘടകമായ മെക്കാനിക്കൽ സ്റ്റാഫിനെ അവഗണിക്കുന്നു. കൂടെ മററു സ്റ്റാഫിനെ ആയിരക്കണക്കിന് അദർ ഡ്യൂട്ടി. അതുപോലെ ആയിരവും ആയിരത്തി അഞ്ഞൂറും രൂപ ശമ്പളം വാങ്ങുന്ന ആളുകൾക്ക് പോയിൻറ് ഡ്യൂട്ടി. ബസ് നിൽക്കുന്നോ ഇല്ലയോ എന്നറിയാൻ പോയിൻറ് ഡ്യൂട്ടിക്കാർ. പോലീസ് കോൺസ്റ്റബിൾസിനെ നിറുത്തിയാൽ ഇതിനെക്കാൾ എഫക്ടീവായി ആളുകളെ കയററുകയും ഇറക്കുകയും ചെയ്യും. ഇതിന് ഇത്ര വലിയ ശമ്പളമുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ വേണോ? ഇത് ആവശ്യമില്ലാത്തതാണ് അതുകൊണ്ട് ഇതു നിറുത്തലാക്കണമെന്ന് പി. യു. സി. യുടെ ശുപാർശ വന്നു. മന്ത്രിതന്നെ കോൺസ്റ്റിററ്യൂട്ടുചെയ്ത കമ്മിററി എടുത്ത തീരുമാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻ മന്ത്രി ബാദ്ധ്യസ്ഥനാണ്. അതിലെ വേറൊരു ശുപാർശകൂടി ഞാൻ വായിക്കാം. അതും 1971-ലെ ശുപാർശയാണ്. The Committee therefore recommend that one more shift in the Body Building Section of the Central Workshop, Trivandrum be introduced and facilities available in the Government Engineering Workshop, Trivandrum be utilised for body building.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഈ അടുത്തകാലത്ത് നമുക്കൊന്നും ചെയ്യാൻ ഒക്കാത്തതുകൊണ്ടു ടി. വി. എസ്സിനെയോ മററാരേയോ ബോഡിബിൽഡിംഗ്ന് ഏൽപ്പിച്ചു എന്നു പറയുന്നു. അടിയന്തിരമായി ആരെക്കൊണ്ടോ ചെയ്യിച്ചോട്ടെ. നമുക്കാവശ്യമായ സംവിധാനങ്ങൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. യിലും ഗവൺമെൻറിൻെറ മററു വർക്കുഷോപ്പുകളിലും ഉള്ളപ്പോൾ അത് ഒഴിവാക്കണമായിരുന്നോ എന്നു ചോദിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. മററു ചില കാര്യങ്ങൾകൂടി പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം ജില്ല പരിപൂർണ്ണമായും ദേശസാൽക്കരിക്കപ്പെട്ട ഒരു ജില്ലയാണ്. എവിടെയെങ്കിലും മുൻതൂക്കം കൊടുത്തുകൊണ്ട് ബസ്സർവ്വീസ് നടത്തണമെന്ന് അവകാശപ്പെടാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ അതു തിരുവനന്തപുരം ജില്ലക്കു മാത്രമാണ്. കഴിഞ്ഞമാസം കൂടിയ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലാ വികസനസമിതി ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രിമാരുടെയും അതുപോലെ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിൽനിന്നു വന്ന മന്ത്രിമാരുടേയും സാന്നിദ്ധ്യത്തിൽ ഇവിടത്തെ ബസ്സിൻെറ അപര്യാപ്തതയെസംബന്ധിച്ച് ചർച്ചചെയ്തു തീരുമാനിച്ചു. നെടുമങ്ങാട്ടുള്ള സബ്ഡിപ്പോ ഒരു സുപ്രഭാതത്തിൽ അതിൻെറ പേരുമാററി ഡിസ്ട്രിക്ട് ഡിപ്പോ എന്നാക്കി. മററുയാതൊരു മാററവുമില്ല. ആ പരിസര പ്രദേശത്തുള്ള ആളുകൾ ആയിരക്കണക്കിന്, ബസ്സിന് വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുകയാണ്. കോട്ടയം, ഇടുക്കി, മൂവാററുപുഴ, കോതമംഗലം, പെരുമ്പാവൂർ ഇവിടെയൊക്കെ ധാരാളം സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുണ്ട്. എന്നാൽ സ്വകാര്യബസ്സിനെ കണി കാണാൻപോലും സാധ്യമാകാത്തത് തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലാണ്. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയോടുള്ള ഈ അവഗണന മാററണം. ഇതുകൊണ്ട് സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്കുകൊടുക്കണമെന്നു ഞാൻ പറയുകയില്ല.

സർ, ഒരുകാര്യംകൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കാം. കഴിഞ്ഞ ഒരുവർഷക്കാലമായി ഏതാണ്ട് 112 പ്രാവശ്യം ചർച്ചചെയ്തിട്ടുണ്ട് ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ ശമ്പള പരിഷ്കാരത്തെപ്പററി. ഞങ്ങൾ വേറൊന്നും ചോദിക്കുന്നില്ല. ഇലക്ട്രിസിററിബോർഡ്, അവർക്ക് യാതൊരു കൺസഷനും ആർക്കും കൊടുക്കേണ്ട. ജീവനക്കാർക്ക് കൺസഷൻറേററിൽ ഇലക്ട്രിസിററിയില്ല. സ്ററുഡൻസിന് കൺസഷൻറേററിൽ ഇലക്ട്രിസിററി കൊടുക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് അവർക്ക് ലാഭമോ നഷ്ടമോ വരട്ടെ. അവർക്കുകൊടുത്ത അതേ ശമ്പളനിരക്ക്, ആ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഞങ്ങൾക്ക് വേണമെന്ന് തൊഴിലാളികൾ ആവശ്യപ്പെട്ടാൽ അത് എങ്ങനെ അനീതിയാണെന്നുപറയും. അതുകൊണ്ട് നാളെ 6-ാം തീയതി അവസാനമായി കോൺഫറൻസ് നടത്തുകയാണ്. ആ കോൺഫറൻസ് അലസിപ്പിരിയുകയാണെങ്കിൽ അവിടെ പ്രവൃത്തിക്കുന്ന, എല്ലാ യൂണിയനുകളും ഒന്നിച്ച്, ഇരുപത്തയ്യായിരം തൊഴിലാളികൾ ഈ സംസ്ഥാനത്തെ ലക്ഷക്കണക്കിനുള്ള ഗതാഗതംചെയ്യുന്ന ആളുകൾക്ക് അസൗകര്യമുണ്ടെങ്കിൽ പോലും അവർ സമരം നടത്താൻ നിർബന്ധിതരായിത്തീരുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ ഓർമ്മിപ്പിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ അടിയന്തിരനടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ആണെങ്കിൽപോലും എല്ലാ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെയും സന്തോഷപൂർവ്വം ഞാൻ പിൻതാങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. എസ്. തങ്കപ്പൻപിള്ള: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ എതിർക്കുകയാണ്. സംസ്ക്കാരസമ്പന്നനായ ഒരു കലാകാരൻ അദ്ദേഹത്തിന് നിത്യപരിചയമായ വ്യത്യസ്തമായ രണ്ടു മണ്ഡലങ്ങളിൽ രണ്ടു വകുപ്പുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്ത് ഒന്നിൽ അൽപ്പം വിജയിക്കുകയും ഒന്നിൽ നിലംപതിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ചിത്രമാണ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഉദാഹരണമായി രണ്ടുകൊല്ലത്തെ അനുഭവജ്ഞാനംകൊണ്ട് അദ്ദേഹം നേടിയെടുത്തിട്ടുള്ള നേട്ടം എക്സൈസ് വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ വിലപ്പെട്ടതാണ്. 1970-നുശേഷം ഇന്നുവരെയുള്ള അബ്കാരി ലേലത്തിൽ ഉണ്ടായ ഏററവും വലിയ വ്യത്യാസംതന്നെ ഇതിനുദാഹരണമാണ്. ആ പരീക്ഷണത്തിൽ അദ്ദേഹം വിജയിച്ചതായി കാണുന്നുണ്ട്. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം ഇവിടെ പലരും വളരെകൂടുതൽ ആക്ഷേപിക്കുന്ന ട്രാൻസ്പോർട്ട്വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. ഈ വകുപ്പിനെക്കുറിച്ച് ഇന്ന് പരക്കെ ആക്ഷേപമുണ്ട്. മെയിൻ റൂട്ടുകളിൽ നാഷണൽഹൈവേ, എം. സി. റോഡ് ഇവയിൽ ബസ്സുകൾ കിട്ടുന്നില്ലെന്ന് ആവലാതിയുണ്ട്. ആയിരക്കണക്കിനാളുകൾ ബസ്സ് കാത്തുനിന്ന് വളരെയധികം വിഷമിക്കുന്നു. ഓടുന്ന ബസ്സുകൾതന്നെ യഥാർത്ഥ സ്റേറാപ്പുകളിൽ നിറുത്തുന്നില്ല. എല്ലാ സ്റേറാപ്പുകളിൽ നിന്നും കാൽ ഫർലോംഗ് അകലെയാണ് ബസ്സുകൾ നിറുത്തുന്നതും ആളുകളെ കയററുന്നതും. എന്തുകൊണ്ട് ഇത് സംഭവിക്കുന്നു. ഉള്ള ബസ്സുകൾ സ്റേറാപ്പുകളിൽ നിറുത്താൻ കൂടുതൽ ചെലവൊന്നുമില്ല. ഇതുമാത്രമല്ല, പല സ്റേറഷനുകളിലും ചെന്നാൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാൻ ആളില്ല എന്നുള്ള പരാതിയുണ്ട്. ഇത് എന്താണെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ഈ അടുത്ത കാലത്ത് അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ എഴുപതും എൺപതും ഷെഡ്യൂളുകൾ നടത്തുന്ന ഡിസ്ട്രിക്ട് ഗ്യാരേജുകളിൽ പത്തും പതിനഞ്ചും ബസ്സുകൾമാത്രമേ ഓടുന്നുള്ളുവെന്ന് അവിടത്തെ അധികാരികൾ തന്നെ പറയുന്നുണ്ട്. ഓടാത്തതെന്തുകൊണ്ടാണെന്നു ചോദിച്ചാൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുവാനുള്ള പണമില്ല, ബസ്സുകൾ എടുക്കുന്നില്ല എന്ന നിലയിലിരിക്കേ ഉള്ള ബസ്സുകൾപോലും എന്തുകൊണ്ട് ഓടുന്നില്ലെന്ന് ചോദിച്ചപ്പോൾ അതിന് ടയറില്ല, ബ്രേക്കില്ല എന്നാണ് മറുപടി. അഥവാ ഉണ്ടെങ്കിൽതന്നെ ഷെഡ്യൂൾ നടത്താനാവശ്യമായ കണ്ടക്ടറോ ഡ്രൈവറോ ഉണ്ടാകുന്നില്ലെന്ന സാമാന്യമായ ചില പരാതികളുണ്ട്, അതൊഴിവാക്കാൻ ശ്രമിക്കണമെന്നാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന.

മറെറാരുകാര്യം എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത് നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പു മന്ത്രിതന്നെ ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട്വകുപ്പ് ഒന്ന് പുനരവിഷ്കരിക്കുവാനും ലാഭകരമായി നടത്താനും ചില മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങളെപ്പററി വളരെയധികം പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ അദ്ദേഹത്തോട് ഒന്നുപറയുകയാണ്. ആത്മാർത്ഥതയുണ്ടെങ്കിൽ അടുത്തകൊല്ലംതന്നെ ലാഭകരമായി നടത്തത്തക്കവണ്ണം ഈ വകുപ്പ് പുനഃസംഘടിപ്പിക്കുവാൻ കഴിയുമെന്നാണ് എന്റെ പൂർണ്ണമായ വിശ്വാസം. മദ്രാസ് സംസ്ഥാനത്ത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവ്വീസ് ആദായകരമായി നടത്തി ഏഴെട്ടു കോടി രൂപ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നുണ്ടെന്ന കാര്യം നമുക്കറിയാം. ഒരുകാര്യം മാത്രം ആലോചിച്ചാൽ മതി. പൊതുമുതൽ നശിപ്പിക്കുന്നതിനെ തടയാൻ ഈ രാജ്യത്ത് പൊതുജനശബ്ദമുണ്ടാകുന്നുണ്ടോ, അതിനായി രാഷ്ട്രീയപാർട്ടികൾ മുന്നോട്ടു വരുന്നുണ്ടോയെന്നദ്ദേഹം വിലപിക്കുന്നത് കേട്ടിട്ടുണ്ട്. അടുത്ത കാലത്ത് കോളേജുകളിൽ മാത്രമല്ല പാരലൽ കോളേജുകളിൽ പോലും വിദ്യാർത്ഥികളുടെ സമരമുണ്ടായാൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ നശിപ്പിക്കണമെന്ന ദുർവാസന അടുത്തകാലത്ത് കൂടിക്കൂടിവരുന്നുണ്ട്. അടുത്ത കാലത്ത് ചങ്ങനാശ്ശേരി, തിരുവല്ല, ചെങ്ങന്നൂർ എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം പാരലൽ കോളേജിലെ വിദ്യാർത്ഥികൾ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ തടഞ്ഞുനിർത്തി തകർക്കുകയുണ്ടായി. ഇതിനെതിരായി ഒരു നിയമനിർമ്മാണം കൊണ്ടുവരാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കുമെങ്കിൽ ഈ സ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യുടെ എല്ലാ ഭാഗത്തുനിന്നും എല്ലാ രാഷ്ട്രീയപാർട്ടികളും അക്കാര്യത്തിൽ സഹകരിക്കുമെന്നും അങ്ങനെ ആദായകരമായി നടത്താൻ കഴിയുമെന്നും ഞാൻ പറയുകയാണ്. അതിനുവേണ്ടി ഒരു ബിൽ കൊണ്ടുവരണമെന്നാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന.

ശ്രീ. പി. സിറിയക് ജോൺ: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. അനുകൂലിക്കുന്നത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സിൽ കയറി നേരെ മദ്യഷോപ്പിൽ വന്നിറങ്ങി കൗപീനമില്ലാതെ ഇവിടെ എന്തൊക്കെയോ കാട്ടിക്കൂട്ടിയ നാരായണൻനായരെ പോലെയല്ല. മദ്യം അൽപ്പം പോലും തൊടാതെ ട്രാൻസ്പോർട്ട്വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് മാത്രം ചില കാര്യങ്ങൾ പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു.

ഈ ആധുനിക യുഗത്തിൽ ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവരുടെ ജീവിതത്തിന്റെ ഭാഗമാണ് ഈ രാജ്യത്തെ ബസ്സ് ഗതാഗതം. മററു പല കാര്യങ്ങളിലും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം അഭിമാനിക്കാവുന്ന നേട്ടങ്ങളുണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. നാം മുൻപന്തിയിലാണ്. പക്ഷേ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നമുക്ക് അങ്ങനെ അവകാശപ്പെടാൻ സാധിക്കാതെ വരുന്നുവെന്ന് പറയേണ്ടിവന്നതിൽ ഖേദമുണ്ട്. അത് കഷ്ടമായിപ്പോയി. ഇത് പറയുമ്പോൾ ഈ വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെയോ അല്ലെങ്കിൽ ഇതിന്റെ മുഖ്യമായ പങ്കുവഹിക്കുന്ന കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ തലപ്പത്തിരിക്കുന്ന ജനറൽ മാനേജരുടെയോ ചെയർമാന്റെയോ കുററമാണെന്നു ഞാൻ പറയുകയില്ല. മാത്രവുമല്ല അവരുടെ സദുദ്ദേശത്തിന്റെ മുന്നിൽ പൂച്ചെണ്ടുകൾ പോലുമുണ്ട്. അവരുടെ കാര്യക്ഷമതയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അൽപ്പംപോലും സംശയമില്ല. പക്ഷേ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മൂന്നിലൊന്നു ഭാഗം ഗതാഗതപ്രശ്നം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യാണ്. മൂന്നിൽ രണ്ടു ഭാഗവും സ്വകാര്യ രംഗത്താണ്. പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ട്രാൻസ്പോർട്ട് വ്യവസായം മുഴുവനും ദേശസാൽക്കരിച്ചിട്ടുണ്ട്, പൊതുമേഖലയിലാണ്. ഇവിടെയും ട്രാൻസ്പോർട്ടുവ്യവസായം മുഴുവൻ പൊതുമേഖലയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് എന്തുകൊണ്ട് ആലോചിക്കുന്നില്ല? വളരെ ഗൗരവമായി ആലോചിക്കണം. പക്ഷേ അനുഭവങ്ങൾ വച്ചുനോക്കുമ്പോൾ ഈ ദേശസാൽകൃത മേഖലയിലുള്ള ജനങ്ങളെ കൺമുന്നിൽ കാണുമ്പോൾ ദേശസാൽക്കരിക്കണമെന്ന് പറയാനും കഴിയുന്നില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട വാമദേവൻ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ, പൂർണ്ണമായും ദേശസാൽക്കരിക്കപ്പെട്ട ജില്ലയിലെ ജനങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് പറഞ്ഞു. കോഴിക്കോട് വയനാട് മേഖലയിലെ ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ രണ്ടുമൂന്നു മണിക്കൂറെങ്കിലും എനിക്ക് കിട്ടുകയാണെങ്കിൽ ഈ സഭയിലെ മുഴുവൻതന്നെ അംഗങ്ങളും അതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരേ അഭിപ്രായക്കാരായി മാറുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ എനിക്ക് സംശയമില്ല. വയനാട് മേഖലയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സംസ്ഥാനത്ത് മററൊരു സ്ഥലത്തുമില്ലാത്ത ചില പ്രത്യേകതകളുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരത്തായാലും ശരി മററെവിടെയായാലും ശരി മററു ചില സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. റെയിൽവെ ഗതാഗതം, ജലഗതാഗതം പാരലൽ റോഡുകൾ മുതലായ സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷേ വയനാട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അതൊന്നുമില്ല. പാരലൽ റോഡുകളില്ല, ജലഗതാഗതമില്ല, റെയിൽവേയില്ല. ആ മേഖല മുഴുവൻ ദേശസാൽക്കരിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞവരാണ് ഞങ്ങൾ. ഇന്നും ദേശസാൽക്കരണത്തിനുവേണ്ടി ശക്തിയുക്തം വാദിക്കും. അതിന്റെ പേരിൽ ആരെങ്കിലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മറ്റെന്തെങ്കിലും ഒളിയമ്പിനു നോക്കണ്ട, പക്ഷേ ദേശസാൽക്കരിക്കുമ്പോൾ അതിനുമുമ്പുണ്ടായിരുന്ന യാത്രാസൗകര്യം ഉറപ്പുവരുത്തണമായിരുന്നു. ശ്രീ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ളയ്ക്കും ആ ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽ നിന്നും ഒഴിഞ്ഞുനിൽക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. അതിലേക്കൊന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ഞാൻ ആരേയും പഴി പറയാൻവേണ്ടി പറയുകയല്ല. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഏറ്റവും വലിയ പൊതുജനസർവ്വീസാണ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്. ഈ പൊതുജന സർവ്വീസ് പൊതുജനങ്ങളുടെ മുന്നിൽ ഒരു പേടിസ്വപ്നമായി മാറരുത്. ഇന്ന് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഒരു പേടിസ്വപ്നമാണെന്ന് പറയേണ്ടിവന്നതിൽ എനിക്ക് ഖേദമുണ്ട്. അതിന് പ്രത്യേകമായി ആരേയും കുറ്റം പറയുന്നില്ല. ആരാണ് ഉത്തരവാദികളെന്ന് ഖണ്ഡിതമായ നിഗമനത്തിലെത്താൻ കഴിയുമെന്നും എനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല. കുരുടൻ ആനയെ കണ്ടതുപോലെയാണ്. സർ, എന്തായാലും ഇക്കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ചു പറയുമ്പോൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി, യിലെ ജീവനക്കാർ വിശേഷിച്ചും അതിലെ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് ജീവനക്കാർ അവയിലെ തൊഴിലാളികളാണ്, ആ തൊഴിലാളികളോട് സദുദ്ദേശപരമായ എന്തെങ്കിലും പറഞ്ഞാൽ അത് തൊഴിലാളിദ്രോഹമാണ്, പിന്തിരിപ്പനാണ് എന്നാണ് പറയുക. പക്ഷേ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ ആശ്രയിക്കുന്ന ലക്ഷക്കണക്കിന് യാത്രക്കാരുടെ ക്ലേശങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച മറുവശവും ആലോചിക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. സർ, ഈ തൊഴിലാളികൾ ജനങ്ങളെ എങ്ങനെ കാണുന്നു? ഇതൊരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണെന്നുള്ള കാഴ്ചപ്പാട് അവർക്കുണ്ടോ? പൊതുജനങ്ങളുടെ പിന്തുണയും സഹകരണവും വിശ്വാസവും ഉണ്ടെങ്കിൽമാത്രമേ ഈ പൊതുമേഖല കൂടുതൽ വ്യാപിപ്പിക്കുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു. അതുവഴിയേ തങ്ങളുടെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഉറപ്പിച്ചെടുക്കുവാൻ കഴിയുകയുള്ളു എന്നുള്ള കാഴ്ചപ്പാട് വച്ചുകൊണ്ട് പൊതുജനങ്ങളെ വിശ്വാസത്തിലെടുക്കുന്ന, പൊതുജനങ്ങൾ യജമാനൻമാരാണെന്നും തങ്ങൾ അവരുടെ സേവകൻമാരാണെന്നുമുള്ള സമീപനം തൊഴിലാളികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടെന്നു ആത്മാർത്ഥമായി തൊഴിലാളി നേതാക്കൻമാർക്കുതന്നെ അവകാശപ്പെടാനൊക്കുമോ? ഞാൻ പൊതുവായിപറയുന്നില്ല. തൊഴിലാളികളിൽ നല്ല നിലയിൽ പെരുമാറുന്നവർ ഇല്ലെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. എന്താണുസ്ഥിതി? എന്റെ കൈവശം അതിന്റെ ഫോട്ടോയുണ്ട്. സർ, ഇവിടെ ചില ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിൽ ചില ഡ്രൈവർമാരുണ്ട്. അവർ അഭിനവ ഈശ്വരൻമാരാണ്. ഈശ്വരവിശ്വാസികൾ സ്വർഗ്ഗത്തിലേക്ക് കൈകൂപ്പി ഈശ്വരന്റെ കടാക്ഷത്തിനുവേണ്ടി യാചിക്കും. അതുപോലെതന്നെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സ്റ്റോപ്പുണ്ടെങ്കിൽ ഈശ്വരന്റെ കടാക്ഷത്തിനുവേണ്ടി എന്നുള്ളതുപോലെ ജനങ്ങൾ രണ്ടുകൈയും കൂപ്പി സ്വർഗ്ഗത്തിലേക്ക് കൈകൂപ്പിയിരിക്കുകയല്ലേ? പക്ഷേ ആ ഈശ്വരൻ കടാക്ഷിക്കാറില്ല. ഒന്നുകിൽ കുറുപ്പിന്റെ നെഞ്ചത്ത് അല്ലെങ്കിൽ കളരിക്കു പുറത്ത് എന്നു പറഞ്ഞതുപോലെയല്ലേ സർ ഇവരുടെ ഏർപ്പാട്. ഒന്നുകിൽ ബസ്സ്റ്റോപ്പിന്റെ രണ്ടു ഫർലോംഗ് അപ്പുറം പോയിനിൽക്കും അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടു ഫർലോംഗ് ഇപ്പുറം പോയി നിൽക്കും. പാവപ്പെട്ട യാത്രക്കാർ, കൈക്കുഞ്ഞുങ്ങളേയും കൈയിലേന്തിയവരും കൈയിൽ മരുന്നുമായി നിൽക്കുന്നവരും ഈ ബസ്സിനുവേണ്ടി അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും ഓടുകയാണ്. സർ, ഇതല്ലേ ഈ രാജ്യത്ത് നടക്കുന്നത്. അവർക്ക് എന്തും ചെയ്യാം. ഇവരുടെ ഈ രാജ്യത്തെജനങ്ങളോടുള്ള സമീപനമെന്താണ്? ഇത് പറയുമ്പോൾ ബസ്സിലെ കണ്ടക്ടർമാർക്കും ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഒരു കണ്ടക്ടർ സദുദ്ദേശപരമായി ധാരാളം യാത്രക്കാരെ കയറ്റിയാൽ അപ്പുറത്തുള്ള സ്റ്റോപ്പിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എത്തുന്നതിനുമുമ്പ് ടിക്കററ് ഇഷ്യു ചെയ്തില്ലെങ്കിൽ അവിടെ വച്ച് ഒരു ഇൻസ്പെക്ടർ കയറിക്കൂടും. അതിന് അദ്ദേഹത്തെ ക്രൂശിക്കുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം ഇല്ലെന്നു ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഇതെല്ലാം ഒരു പ്രത്യേക ദൂഷിതവലയത്തിലാണ്. നേരത്തേ ഇവിടെ ശ്രീ. ചാക്കോ പറഞ്ഞു: പ്രസ്ററീജിന്റെ പേരിൽ ബസ്സ് റൂട്ടുകൾ അനുവദിക്കുന്ന ഏർപ്പാടിനെ പററി. ഞങ്ങളെല്ലാം കോൺസ്ററിററ്യൂവൻസിയിൽ അൺപോപ്പുലർ ആയിരിക്കുകയാണ്. ചില ഉൾനാടൻ പ്രദേശങ്ങളിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ വേണമെന്ന് അവിടത്തെ ജനങ്ങൾ പറയും. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സ് വേണമെന്ന് ജനങ്ങൾ പറയുമ്പോൾ ഞങ്ങൾ പറയും ദേശസാൽകൃതമേഖലയിൽ കൊടുത്തതിനുശേഷം മാത്രമേ നിങ്ങൾക്ക് തരികയുള്ളു എന്ന്. നിങ്ങൾക്ക് അതിനിപ്പുറം ചോദിക്കാൻ സാധ്യമല്ലെന്നു പറയും. ഇവിടെ സ്വകാര്യബസ്സുണ്ടല്ലോ എന്നു പറഞ്ഞാലും ശരി ഞങ്ങൾ നോക്കട്ടെ എന്ന നിലയിൽ അവിടത്തെ ചിലയാളുകൾ ഇവിടെ വന്ന് പിറെറ ദിവസം അവിടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സിന് സ്വീകരണം കൊടുക്കുന്ന രംഗം കാണുമ്പോൾ ഞങ്ങൾ അൺപോപ്പുലർ ആകുകയല്ലേ സർ? ചീപ്പ് പോപ്പുലാരിററിക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഇത്തരം ഏർപ്പാട് ഒന്നവസാനിപ്പിക്കാമോ? അതവസാനിപ്പിച്ചതുകൊണ്ടു മാത്രം ശരിയാകുമെന്നു ഞാൻ പറയുന്നില്ല. പക്ഷേ ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിൽ യാതൊരു ആശ്രയവുമില്ലാത്ത സ്ഥലത്ത് അവിടത്തെ ആവശ്യങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും നിർവ്വഹിച്ചതിനുശേഷം മററു മേഖലകളിലേക്ക് കടന്നു ചെല്ലാം. അല്ലെങ്കിൽ ഒരു കാര്യം ചെയ്യൂ. ഈ പ്രതിബന്ധങ്ങളും പ്രയാസങ്ങളുമെല്ലാം ഉണ്ടെങ്കിലും ശരി ഞങ്ങൾ വളരെ ശക്തിയായി ആവശ്യപ്പെടുന്നു ഈ സംസ്ഥാനത്തെ മുഴുവൻ ട്രാൻസ്പോർട്ടും ദേശസാൽക്കരിക്കണമെന്ന്. അങ്ങനെ ദേശസാൽക്കരിച്ചാൽ ഇത്രയും പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകുകയില്ല എന്ന വിശ്വാസക്കാരനാണു ഞാൻ.

എവിടെയൊക്കെയോ സ്വകാര്യമേഖലയുടെ അഞ്ചാംപത്തികൾ ഉണ്ട്. കപ്പലിൽതന്നെ കള്ളൻമാരുണ്ട്. ഷെഡ്യൂൾ നിശ്ചയിക്കുന്നതിൽ നമുക്കു നോക്കാം. പലസ്ഥലത്തും ഷെഡ്യൂൾ നിശ്ചയിക്കുന്നത് എവിടെയാണ്? എങ്ങനെയാണ്? പ്രൈവററ് ബസ്സുകൾ ഓടുന്നതിന്റെ പിന്നിൽ അൽപ്പംപോലും കളക്ഷൻ കിട്ടാത്തരീതിയിൽ ഷെഡ്യൂൾ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നു. അതുപോലെതന്നെ ജീവനക്കാർ, ഞാൻ വ്യക്തമായി പറയാം, നാലു ജീവനക്കാർക്ക് വീട്ടിൽപോകാൻ വേണ്ടി മാത്രം ഷെഡ്യൂൾ ഓടിക്കുന്ന സംഭവമില്ലേ? അവരുടെ സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി മാത്രം ഷെഡ്യൂൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന സംവിധാനമില്ലേ? ഇത് ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയുള്ളതാണെന്നു പറയാൻ പററുമോ. ആത്മാർത്ഥമായും ധാർമ്മികമായും അങ്ങനെയൊരു അവകാശവാദം നമുക്ക് പുറപ്പെടുവിക്കാൻ കഴിയുമോ സർ?

സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട രാഘവൻ മാസ്ററർ ഞാൻ സമരം നടത്തിയതിനെപ്പററി പരിഹസിച്ചുപറഞ്ഞു. ശ്രീ. രാഘവൻ മാസ്ററർക്കും അടിയോടിക്കും അതുപോലെ വയനാട്ടിലെ മെമ്പറൻമാർക്കും ഇപ്പോൾ വളരെയേറെ അങ്കലാപ്പുണ്ട്. കാരണം എന്താണെന്നറിയാമോ? ഏറെക്കുറെ ഈ മേഖലയിൽ പത്തുലക്ഷം ജനങ്ങൾ താമസിക്കുന്നു. ഇവിടത്തെ കണക്കുകൾ വച്ചാണെങ്കിൽ ഏതാണ്ട് ഒരു മാസം അഞ്ചരക്കോടി ജനങ്ങൾ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യെ മാത്രം ആശ്രയിക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു ദിവസം 20 ലക്ഷം ജനങ്ങൾ. കോഴിക്കോട്, വയനാട് മേഖലയിൽ ഏറെക്കുറെ പത്തുലക്ഷം ജനങ്ങളുണ്ട്. ആ ജനങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ 76-ന് ശേഷം ദിനംപ്രതി അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന യാതനകൾ ഒരു നിമിഷ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മെങ്കിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട ബാലകൃഷ്ണപിള്ളയെപ്പോലുള്ള ആളുകളും പോയി കാണണമെന്ന് ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹത്തെ കുററം പറയുകയല്ല. അദ്ദേഹം തൊഴിലാളികളുടെ നേതാവാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള തൊഴിലാളികളോട് ഈ കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആത്മാർത്ഥമായി ഉപദേശിക്കുന്ന രാജ്യസ്നേഹ പരമായ നിലപാടുള്ള ഒരാളെന്ന നിലയിൽ പറയുകയാണ്. ദേശസാൽക്കരണത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അൽപ്പം പോലും പരാജയം ഉണ്ടാകരുത്. ആത്യന്തികമായി മുഴുവൻ ദേശസാൽക്കരണം എന്ന ലക്ഷ്യത്തിൽ എത്തണമെങ്കിൽ ദേശസാൽക്കരണം നടത്തപ്പെട്ട ഈ റൂട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ജനങ്ങൾക്ക് അവിശ്വാസവും അമർഷവും ഉളവാകുന്ന വിധത്തിലുള്ള സ്ഥിതി ഉണ്ടാകാതിരിക്കേണ്ടത് തൊഴിലാളികളുടെ, രാജ്യത്തിന്റെ അത്യന്താപേക്ഷിതമായ താത്പര്യത്തിന് അത് ഏററവും സഹായകരമായിരിക്കും എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഞാൻ പറയുകയാണ്.

സർ, ഞാൻ സമരം നടത്തി. എന്തിനുവേണ്ടിയാണ് സമരം നടത്തിയത്. കോഴിക്കോട്ട് ഒരു റീജിയണൽ വർക്ക്ഷോപ്പ്—കോഴിക്കുമുലയൂട്ടുന്നതു പോലെ ആയിരുന്നില്ലേ സർ. എത്ര കാലമായി എന്തായിരുന്നു പ്രതിബന്ധം. സാമ്പത്തികകാരണമാണോ? അല്ല. അവിടെയുള്ള സ്വകാര്യ മോട്ടോർ ഉടമയുടേതായിട്ടുള്ള സ്ഥാപനം അററാച്ചുചെയ്തത് ഗവൺമെൻറിന്റെ കയ്യിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. എന്നിട്ട് എന്ത് പററി. ഏതായാലും ശരിയല്ല. ശ്രീമാൻ കുറുപ്പു കോഴിക്കോട്ടുവന്ന് ഉറപ്പു നൽകി. ശ്രീ. ബാബു പോറം വയനാട്ടിൽ വന്ന് പത്ത് മിനി ബസ്സ്, മററത് എന്നെല്ലാം പറഞ്ഞു. എന്നിട്ട് എവിടെ ഉണ്ടായി. അവസാനം ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളുടെ നീറുന്ന പ്രശ്നങ്ങളുടെനേരെ ബഹുമാനപ്പെട്ട രാഘവൻ മാസ്ററും അടിയോടിയും ഒക്കെ കണ്ണടച്ചു. അവർ കിടന്നുറങ്ങി. പ്രതിപക്ഷം നിർവ്വഹിക്കേണ്ട ചുമതല അവിടത്തെ ജനങ്ങളുടെ പേരിൽ ഞാൻ നിർവ്വഹിച്ചപ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും അവിടത്തെ ജനങ്ങൾ രാഷ്ട്രീയാഭിപ്രായവ്യത്യാസങ്ങൾ മറന്ന് ഒററക്കെട്ടായി ആ സമരത്തിന് നിർല്ലോഭമായ പിൻതുണ നൽകി.

(ശ്രീമാൻ കെ. രാഘവൻ മാസ്ററർ ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് എന്തോ വിളിച്ചു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പ്രസംഗത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരുന്നു.)

അത്രയേറെ പൊതുജനങ്ങളുടെ പ്രതികരണമുണ്ടായി. മുട്ടിലും, നീലഞ്ചാടിയിലും കോൺഗ്രസ് (ഐ) ക്കാർ, വിമത ലീഗുകാർ, മാർക്സിസ്ററുകാർ എല്ലാവരും അന്ന് ഹാരാർപ്പണം നടത്തി പ്രസംഗിച്ചു സർ. അതായിരുന്നു ആ നാട്ടിലെ ജനങ്ങൾക്കുണ്ടായിരുന്ന പ്രതികരണം. അവിടത്തെ ആ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി നിൽക്കാതെ, ജനങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾക്കുവേണ്ടി പ്രവർത്തിക്കേണ്ട എം. എൽ. എ. മാരായ ശ്രീ. രാഘവൻ മാസ്ററും ശ്രീ. അടിയോടിയും കിടന്നുറങ്ങിയിട്ട് ഇന്നിപ്പോൾ അവർ ഞെററപ്പെട്ടപ്പോൾ ഇവിടെ വന്ന് എന്നെ പരിഹസിക്കുകയാണ്.

(ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്ററർ എന്തോ വിളിച്ചു പറഞ്ഞു കൊണ്ടിരുന്നു.)

നാണമില്ലല്ലോ.

ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്ററർ: ഡിമാൻറ് അനുവദിക്കുന്നതിനു മുമ്പ് സമരവും പിൻവലിച്ചുകൊണ്ട് ഓടി.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. സിറിയക് ജോൺ: സർ, മന്ത്രി അറിയാതെ സമരത്തിൽ നിന്നും പിൻതിരിഞ്ഞ് ഓടിയില്ല. ഈ റീജിയണൽ വർക് ഷോപ്പ് ഫെബ്രുവരി ഒന്നാംതീയതിക്കകം ഗവൺമെൻറിൻെറ നിയന്ത്രണത്തിൽ കൊണ്ടുവരത്തക്കവണ്ണം ഖണ്ഡിതമായ വ്യവസ്ഥകളുണ്ടാക്കണം, അല്ലാത്ത പക്ഷം സത്യാഗ്രഹം നടത്തുമെന്നുപറഞ്ഞു. സർ, എന്തുണ്ടായി? ഫെബ്രുവരി രണ്ടാംതീയതി എക്സ്ട്രാ ഓർഡിനറി ഗസററ് എമർജൻസി പ്രൊവിഷൻ വച്ചുകൊണ്ട് മന്ത്രി പബ്ലിഷ് ചെയ്തു. അതിന് ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് വയനാട്ടിലെ പത്തുലക്ഷം ജനങ്ങളുടെ പേരിൽ അഭിനന്ദനം അറിയിക്കുകയാണ്. എന്നിട്ടും പിൻതിരിഞ്ഞോടിയെന്ന് കുററപ്പെടുത്തുന്നു.

സർ, പിന്നെ ഓവർലാപ്പിംഗിനെപ്പററി പറഞ്ഞു. അവിടെ എല്ലാ നിലയിലും കഷ്ടമാണ് സർ. രാഘവൻ മാസ്ററർ ഓവർലാപ്പിംഗിൻെറ കാര്യം പറഞ്ഞു ഇവിടെ പരിഹസിച്ചു. ഈ രാഘവൻ മാസ്ററർ വയനാട്ടി ലെങ്ങാനും പോയി വാ തുറന്നാൽ നാട്ടുകാർ ഓടിച്ചിട്ട് തല്ലും.

(ശ്രീ. രാഘവൻ മാസ്ററർ എന്തോ വിളിച്ചുപറഞ്ഞുകൊണ്ടിരുന്നു.)

സർ, സുൽത്താൻ ബത്തേരി ബസ്സ്ററാൻറിൽനിന്ന് ഒരു കിലോമീററർ ദൂരത്തുള്ള...... ...

ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്: ഓവർ ലാപ്പിംഗിനെ കോൺഗ്രസ് (ഐ) യിലെ ഡോക്ടർ അടിയോടി അനുകൂലിച്ച കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്കറി യാമോ?

ശ്രീ. പി. സിറിയക് ജോൺ: സുൽത്താൻ ബത്തേരി പഞ്ചായത്ത് ബസ്സ്ററാൻറിൽനിന്ന് ഒരു കിലോമീററർ ദൂരത്താണ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സ്ററാൻറ്. ഇവിടത്തെ നാഷണലൈസേഷൻ സ്കീം അനുസരിച്ചാ ണെങ്കിൽ അവിടെ പ്രൈവററ് ബസ്സ് ഓടാൻ പാടില്ല. ദൂരെനിന്നും വരുന്ന പ്രൈവററ് ബസ്സിലെ യാത്രക്കാർ ഒരു കിലോമീററർ ചാക്കുകെട്ടു മായി നടക്കണമെന്നാണോ പറയുന്നത്. അത് റഗുലറൈസ് ചെയ്യണം. ഞാൻ പറഞ്ഞു. അതല്ലാതെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യെ ഒരു തരത്തി ലും പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുകയില്ല. തൊഴിലാളികളുടെ താത്പര്യം അൽപംപോലും ബലികഴിക്കുന്ന യാതൊരു നിലപാടും ഞാനും എൻെറ പാർട്ടിയും സ്വീകരിക്കുകയില്ല. ആത്യന്തികമായി ഒന്നുകൂടി പറയട്ടെ. തൊഴിലാളികളുടെ താത്പര്യത്തിന്, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യോട് ജനങ്ങൾക്ക് ഒരു ആഭിമുഖ്യം ഉണ്ടാകുന്നതിന്, ഇത് ജനങ്ങളുടെ സ്ഥാപന മാണെന്ന് അവർക്കു കൂടി ബോധ്യപ്പെടുന്നതിന്, അതിന് പററിയ നിലയിലുള്ള പെരുമാററം തൊഴിലാളികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും മാനേജു മെൻറിൻെറ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടായെങ്കിൽ മാത്രമേ ഈ സ്ഥാപനം ജനങ്ങ ളുടേതാകുകയുള്ളു, ഈ സ്ഥാപനം രക്ഷപ്പെടുകയുള്ളു; ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങൾക്ക് മോചനമുള്ളു എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാ നിപ്പിക്കുന്നു.

ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്): സർ, സാമാന്യ രീതിയിൽ സ്പീഡും ചൂടുമൊന്നും ആവശ്യമില്ലാത്ത ഒരു ചർച്ചക്ക് ഇത്രയും സ്പീഡുണ്ടാക്കിക്കൊടുത്തത് ഈ വിഷയങ്ങളായിരിക്കുമെന്നു ഞാൻ ഊഹിക്കുകയാണ്. ചർച്ചാവിഷയം എക്സൈസും ട്രാൻസ്പോർ ട്ടുമായതുകൊണ്ട് ഇടയ്ക്കിടയ്ക്കു ചില ബ്രേക്കു ഡൗണുകൾ കാണാൻ കഴിയുമായിരുന്നെങ്കിലും ഓടിയപ്പോഴൊക്കെ നല്ല സ്പീഡിൽ തന്നെ ഓടി.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഞാൻ ഈ ചർച്ചക്കെല്ലാം വിശദമായ മറുപടി പറയാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ് സമയം അനുവദിക്കുമെങ്കിൽ. സമയം വളരെ ദീർഘിച്ചതുകൊണ്ട് അൽപം കാര്യങ്ങൾ എക്സൈസിനെക്കുറിച്ചു പറയാം. എക്സൈസ് കഴിഞ്ഞ് വണ്ടിയിലേക്കു കയറാം. വേഗത്തിൽ എല്ലാവർക്കും വീട്ടിലെത്താം. അതാണ് ഈ പ്രാവശ്യവും ഞാൻ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്ന നയം. സർ, ഓരോരുത്തരും ഓരോ താളവും രീതിയും സ്വീകരിക്കുന്നത് അവരവർക്കു പാകമായ രീതിയിൽ മാത്രമാണ്. ഞാൻ സ്വീകരിക്കുന്നത് സ്പീഡൊന്നുമില്ലാത്ത രീതിയാണ്. സാധാരണ മന്ദഗതിയിലാണ് മറുപടി പറയുക. ഏതായിരുന്നാലും ഈ ചർച്ചക്ക് ഇത്രയെല്ലാം ആടയാഭരണാദിയാഘോഷഭൂഷണങ്ങളെല്ലാം നൽകിയതിൽ എനിക്കു ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാരോട് നന്ദിയുണ്ട്. ട്രാൻസ്പോർട്ടിൻെറയും എക്സൈസിൻെറയും ചർച്ചയ്ക്ക് ഒരു എരിവില്ലാതായിത്തീർന്നെങ്കിൽ അതു മോശമാകുമായിരുന്നു. നാളെ പത്രമെടുക്കുമ്പോൾ കുറെയൊക്കെ വായിക്കണമെങ്കിൽ എത്രയെല്ലാം എരിവു വേണമായിരുന്നോ അത്രയും എരിവോടും സ്പീഡോടുംകൂടി ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുക്കുകയും ചില വിവരങ്ങൾ തരികയും ഉപദേശങ്ങൾ നൽകുകയുംചെയ്ത എല്ലാ സുഹൃത്തുക്കളോടും ഞാൻ നന്ദിയുള്ളവനാണ്.

സർ, എക്സൈസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൻെറ നേരെ ചില ഭാഗത്തു നിന്നും ചില കല്ലേറുകളൊക്കെ നടന്നു. അതിനെപ്പററിയൊന്നും വിശദമായ മറുപടി പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഈ വർഷം തുക കൂടിപ്പോയി എന്നത് ഒരു കുററമായിപ്പറഞ്ഞു. തുക കുറഞ്ഞാലും കൂടിയാലും മുൻപിലും പുറകിലുമെല്ലാം എന്തെങ്കിലും കണ്ടുപിടിക്കുന്ന ഒരു ഏർപ്പാട് നമ്മുടെ ഇടയിൽ ഉണ്ട്. സർ, തുക കൂടുന്നത് ആരുടെയെങ്കിലും വ്യക്തിപരമായ ഒരു മാഹാത്മ്യമായി ഞാൻ പരിഗണിക്കുന്നില്ല. തുക കുറയുമ്പോഴും അത് ആരുടേയും കുററമായി കണക്കാക്കാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്. ആളെക്കാണുമ്പോൾ തടിയുണ്ടെങ്കിൽ അതിൻെറ പുറകിൽ എന്തെല്ലാം ഉണ്ടായിരിക്കുമെന്നുള്ള ഊഹത്തിൽ സംസാരിക്കുന്നത് നമ്മെപ്പോലുള്ള ആളുകൾക്കു ചേർന്നതല്ല എന്നുമാത്രമേ പറയുന്നുള്ളു. കഴിഞ്ഞ രണ്ടു മൂന്നു വർഷത്തെ ലേലത്തെക്കുറിച്ച് മാത്രം പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. അതു പറഞ്ഞ് ആരുടേയും തെക്കുപുറം കിളയ്ക്കാനും ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഇന്നറിയേണ്ട വസ്തുതകളെപ്പററി മാത്രമേ ഞാൻ പറയാനാഗ്രഹിക്കുന്നുള്ളു. അല്ലാതെ കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് എന്തു ചെയ്തിരുന്നെന്നോ അതിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇന്നു ചെയ്യുന്നതെല്ലാം ശരിയാണെന്നോ അതെല്ലാം ശോഭനമായിരുന്നെന്നോ വ്യാഖ്യാനിക്കാനുള്ള ദുർമോഹമൊന്നും എനിക്കില്ല. എനിക്കും ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനും ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അല്ലാതെ ചെയ്യാൻ പാടില്ലാത്ത വ്യാഖ്യാനങ്ങളും സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത പുരോഗമന വാദങ്ങളുമൊന്നും ഈ നിയമസഭയിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ട് അർത്ഥമില്ലെന്നാണ് എൻെറ വിശ്വാസം. സർ, മദ്യ നിരോധനത്തെപ്പററി ഇവിടെ വളരെയേറെ സംസാരിച്ചു. ഈ ഗവൺമെൻറിന് അതു സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുകയില്ലെന്നുള്ളത് ഒളിച്ചല്ല, പതുങ്ങിയല്ല, പതുക്കെയല്ല വളരെ ഉറക്കെത്തന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. മദ്യത്തോടുള്ള വാസനകൊണ്ടോ മദ്യത്തോടുള്ള ആസക്തി കൊണ്ടോ അല്ല കേരളത്തിലെ പ്രത്യേകപരിതഃസ്ഥിതിയിൽ വളരെപെട്ടെന്ന് അങ്ങനെയൊരു തീരുമാനമെടുക്കുന്നത്. ഗവൺമെൻറിൻെറ വരുമാനത്തിനും ജോലിചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളികൾക്കും ബുദ്ധിമുട്ടാണ് എന്നു കണ്ടു കൊണ്ടാണ് തന്റേടമായി അങ്ങനെയൊരു മറുപടി പറഞ്ഞത്. ഇവിടെ അതു വേണമെന്നും അവിടെ അതുവേണ്ടയെന്നും ഉള്ള ഒളിച്ചുകളിയൊന്നും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഈ ഗവൺമെൻറ് നടത്തിയിട്ടില്ല. പ്രധാനമന്ത്രിയോടുപോലും ഇതു സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുകയില്ലെന്ന് തൻേറടമായി പറയുകയാണ് ചെയ്തത്. മദ്യനിരോധനം വേണ്ട എന്നു ചിലപ്പോൾ പറയുകയും ആളുകൾ കൂടുമ്പോൾ വേണമെന്നു പറയുകയും ചെയ്യുന്ന സ്വഭാവം ഈ ഗവൺമെൻറിനില്ല. ഒരിക്കലും ആ നിലപാട് ഈ ഗവൺമെൻറ് സ്വീകരിക്കുകയില്ല. കേരളത്തിലെ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് മദ്യവർജ്ജനം ആവശ്യമാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായും നാമെല്ലാം അതിനു സഹകരിക്കേണ്ടതാണ്. മദ്യവർജ്ജനവും മദ്യ നിരോധനവും ഒന്നായി തെററിദ്ധരിപ്പിക്കുന്നതു ശരിയല്ല. ഭാഷ ഉപയോഗിക്കുന്നതും സംസാരിക്കുന്നതുമൊക്കെ അതിൻെറ അർത്ഥവ്യാപ്തികൂടി മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടായിരിക്കണം. മദ്യനിരോധനമാണ് ഗവൺമെൻറിനെ സംബന്ധിച്ച കാര്യം. അതിപ്പോൾ തൽക്കാലം ഏർപ്പെടുത്താൻ നിവൃത്തിയില്ല. മദ്യവർജ്ജനത്തിന് ഒരിക്കലും ഈ ഗവൺമെൻറ് എതിരല്ല. മദ്യവർജ്ജനത്തിനുവേണ്ടി വാദിക്കുന്ന ആളുകളുടെ കഴിഞ്ഞകാല പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഫലമായി എത്രപേരെ മദ്യവർജ്ജനത്തിലേക്കു കൊണ്ടുവരാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ളതിൻെറ കണക്കുനോക്കിയാലറിയാം എന്താണ് സ്ഥിതിയെന്ന്. ഓരോ ഗ്രാമങ്ങളിലും മദ്യവർജ്ജന പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ ധാരാളമാണ്. അതിൻെറ ഫലമായി ഇത്രയാളുകളെ മദ്യം വർജ്ജിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നു പരസ്യപ്പെടുത്തട്ടെ അവർ. കേരളത്തിലുള്ള മദ്യവർജ്ജനപ്രസ്ഥാനത്തിൻെറ ഭാഗമായി ആയിരക്കണക്കിനാളുകളെ ആ പ്രസ്ഥാനത്തിലേക്കു കൊണ്ടുവന്നു എന്നഭിമാനിക്കട്ടെ. നമുക്കെല്ലാവർക്കും അതിൽ യോജിക്കാം. ഈ ഗവൺമെൻറ് കഴിവുള്ള എല്ലാ സഹായങ്ങളും മദ്യവർജ്ജന പ്രസ്ഥാനത്തിനുവേണ്ടി ചെയ്യുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ മദ്യവർജ്ജനവും മദ്യ നിരോധനവും ഒന്നായി വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ പാടില്ല. സർക്കാർ മദ്യം വിൽക്കാൻ പാടില്ല എന്നു വ്യാഖ്യാനിക്കുന്ന ഇന്നത്തെ നയം ഞങ്ങൾക്ക് ഒരിക്കലും സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. മദ്യവർജ്ജനം എന്നുപറഞ്ഞ് പലയിടത്തും ഒച്ചപ്പാടുണ്ടാക്കുന്നതെല്ലാം മദ്യവർജ്ജനത്തിൻെറ പേരിൽതന്നെയാണ് എന്ന് ഞങ്ങൾക്കാർക്കും ഊഹിക്കാനും കഴിയുകയില്ല. മലബാറിലും തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലും മദ്യനിരോധനം ഏർപ്പെടുത്തിയതാണ്. അന്നത്തെ സ്ഥിതി എന്തായിരുന്നുവെന്ന് നമുക്കെല്ലാവർക്കുമറിയാം. എവിടെയൊക്കെ മദ്യവർജ്ജനം ഉണ്ടായിരുന്നോ അവിടെയെല്ലാം കൂടുതൽ കള്ള വാററുകളും (വ്യാജവാററുകളും) ഉണ്ടായിരുന്നു എന്നുള്ളത് പഴയ കഥകളല്ല. അതാണന്നത്തെ അനുഭവം. ആയിരക്കണക്കിനു ലക്ഷക്കണക്കിനു കോടകൾ കണ്ടുപിടിക്കാൻ ഒരുചെറിയ ഗ്രാമത്തിൽ ചെന്നാൽ മതിയായിരുന്നു. ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ മദ്യനിരോധനം ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ വ്യാജവാററുകൾ കൂടുതൽ വ്യാപിക്കുമെന്നുള്ള ഭയം ഗവൺമെൻറിനുണ്ട്. അങ്ങനെ വ്യാജമായി ഉൽപാദിപ്പിക്കുന്ന മദ്യം കുടിച്ചാൽ കൂടുതലാളുകൾ മരിക്കുമെന്നത് ഈ സംസ്ഥാനത്തിൻെറ ചരിത്രം പരിശോധിച്ചാൽ നമുക്കു കാണാൻ കഴിയും. അങ്ങനെ മനുഷ്യനെ കൊല്ലണമോ എന്നുള്ളതു നാം ആലോചിച്ചാൽ മതി. മദ്യം വർജ്ജിക്കണമെന്നുള്ളത് സാംസ്കാരികമായി നമ്മുടെ ആവശ്യമാണ്. അത് മനുഷ്യരെ ഉപദേശിച്ചതുകൊണ്ടൊന്നും ആവുകയില്ല. അതിന് ഒരുനിയമംവന്നതുകൊണ്ടൊന്നുമാകുകയില്ല. വിദ്യാഭ്യാസത്തിൽതന്നെ മാററം വരുത്തേണ്ടതാവശ്യമാണ്. തൊട്ടിലിൽ കിടക്കുന്ന കുഞ്ഞുങ്ങൾ 1-ാം പാഠം വായിക്കുന്നതിനു മുമ്പുതന്നെ മദ്യം വെറുക്കത്തക്ക രീതിയിൽ ആ പുസ്തകത്തിലെഴുതിയിട്ടാൽ ഒരു പക്ഷേ ഇന്നേക്ക് 20 വർഷക്കാലം കഴിയുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ പൊതുജനങ്ങൾ മദ്യവർജ്ജനത്തിനനുകൂലമായി ചിന്തിക്കുന്നവരും പ്രവർത്തിക്കുന്നവരുമാകും. 1947-നു മുമ്പ് തിരുവിതാംകൂറിലെ ആളുകൾ മഹാരാജാവ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എന്നു പറഞ്ഞാൽ മഹാരാജാവ് എത്ര അകലെയാണെങ്കിലും എഴുന്നേററു നിന്ന് മഹാരാജാവിനെ വന്ദിക്കുമായിരുന്നു. അതായിരുന്നു അന്നത്തെ സംസ്ക്കാരം. അതു പാടില്ലെന്ന് പിന്നത്തെ തലമുറയെ പഠിപ്പിച്ചത് പ്രസംഗത്തിൽകൂടി മാത്രമല്ല, വിദ്യാഭ്യാസത്തിൽകൂടി മാത്രമാണ്. ഒന്നാമത്തെ പാഠാവലിയിലെ ശ്രീ. ചിത്തിരതിരുനാളിന്റെ പടം വലിച്ചുകീറി വഞ്ചിഭൂമിപതേ എന്നപാട്ടു മാററി അതിനു പകരം വിദ്യാഭ്യാസപരമായ വിവരങ്ങൾകൊടുത്ത് അന്നത്തെ കുഞ്ഞുങ്ങളെ മാററിയെടുത്തു. അവർക്ക് മഹാരാജാവ് ആരാണെന്ന് അറിഞ്ഞുകൂട. ആ രീതിയിൽ ഈ രാജ്യത്തെ പററി ഓർക്കാനുള്ള വിവരങ്ങൾ കുഞ്ഞുങ്ങൾക്കുണ്ടാക്കികൊടുക്കാൻ വിദ്യാഭ്യാസക്രമത്തിനു കഴിയുമെങ്കിൽ മദ്യവർജ്ജനത്തിനനുകൂലമായ ചിന്താഗതി വിദ്യാഭ്യാസത്തിൽകൂടിയും സാംസ്ക്കാരികമായ നീക്കത്തിലും സംവിധാനത്തിലുംകൂടിയും എന്തുകൊണ്ട് നമുക്കാക്കിക്കൂടാ ? അതിന് സർക്കാരിന്റെ കടകൾ അടയ്ക്കണം സർക്കാരിന്റെ കട അവിടെ നിന്നങ്ങോട്ടു മാററണം എന്നു പറഞ്ഞതുകൊണ്ടായില്ല. അങ്ങനെയൊക്കെപറഞ്ഞാൽ മദ്യവർജ്ജനം നടപ്പാകുമോ എന്നു സംശയമുണ്ട്.

സർ, തുക കൂടിപ്പോയ കാര്യത്തെപ്പററിയൊക്കെ ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ പറഞ്ഞു. ഒരു കോടി പിരിച്ചിരിക്കും, കേരളാ കോൺഗ്രസ് എടുത്തിരിക്കും എന്നെല്ലാംപറഞ്ഞത് പ്രസംഗത്തിന്റെ ആലങ്കാരിക ഭാഷക്കു ശക്തികൂട്ടാനായിരിക്കും. തുക കൂട്ടിക്കൊടുത്താൽ ഒരുപക്ഷേ കൈക്കൂലി കിട്ടും എന്നു വ്യാഖ്യാനിക്കുന്നതിന്റെ പൊരുൾ മനസ്സിലാകുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞകൊല്ലം 10 ആയിരുന്നത് ഇക്കൊല്ലം 20 ആക്കി മാററിയതുകൊണ്ട് ഇന്നാ പിടിച്ചോ 50 എന്നു പറയുന്ന ഒരു വ്യാപാരം ഈ രാജ്യത്തുണ്ടോ എന്നറിഞ്ഞുകൂടാ അങ്ങനെ തുക കൂട്ടിക്കൊടുത്തതുകൊണ്ട് ഒരു പ്രത്യേക ഭരണകക്ഷിക്കനുകൂലമായ ചിന്താഗതി ഈ രാജ്യത്തുണ്ടാകുമെന്നുള്ള ഭയാശങ്കകളാണെങ്കിൽ അതിലും വിജയൻ തെററിദ്ധരിക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. ഇക്കൊല്ലവും അങ്ങനെ സംഭവിച്ചു. എല്ലാക്കൊല്ലവും ചെയ്യുന്നതാണ്. ഈ തുക മുഴുവൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഖജനാവിലേക്കു വരണം. അത് എത്രയും കൂടുതൽ ഉണ്ടാകണം എന്നുള്ള ഒരു ചിന്താഗതി ഗവൺമെന്റിനുണ്ട്. ഇങ്ങനെ കൂടുതൽ തുക വാങ്ങുന്നത് ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളുടെ ആമാശയങ്ങളെ തകർക്കുന്ന ഏർപ്പാടല്ലേ എന്നു ശ്രീ. നാരായണൻ നായർ ചോദിച്ചു. ആയിരിക്കാം. അല്ല എന്നു ഞാൻ പറയുന്നില്ല. കഴിയുന്നത്ര നല്ല മദ്യം വിതരണംചെയ്യാൻ കഴിയുമോ എന്നും മദ്യത്തിൽ മായം ചേർക്കുന്ന ഏർപ്പാടുണ്ടെങ്കിൽ അതു കർശനമായി തടയാൻ കഴിയുമോ എന്നും ഉള്ളതിനെപ്പററി ഗവൺമെൻറ് തീർച്ചയായും ആലോചിക്കുന്നതാണ്. ആരേയും കള്ളു കുടിയൻമാരാക്കി ആരെയും ബോധം കെടുത്തി സുഖഭോഗങ്ങൾ അനുഭവിക്കണമെന്ന് ഗവൺമെൻറിന് ഉദ്ദേശമില്ല. ഇവിടെ ആരേയും മദ്യം അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നില്ല. നിയമമനുസരിച്ച് മദ്യം വിൽക്കാവുന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ വിൽക്കുകയും അവിടെ ചെന്ന് ആളുകൾ കുടിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു എന്നുള്ളതല്ലാതെ ആളുകളെ പിടിച്ച് കുടിപ്പിക്കുന്നു എന്നുള്ള വ്യാഖ്യാനത്തിലേക്ക് പോകുന്നതു പ്രാകൃതമല്ലേ ? ആ രീതിയിൽ ഒരിക്കലും ഗവൺമെൻറിനെയും ഗവൺമെൻറിന്റെ നയങ്ങളേയും വ്യാഖ്യാനിക്കരുത്. ഏതായാലും പത്തു പതിനാറു കോടിയിൽ പരം രൂപ നമുക്കു കിട്ടിയെങ്കിൽ അത് ഈ സംസ്ഥാനത്തിനുപയോഗിക്കുകയാണ്. അത് ആരുടെയെങ്കിലും പ്രത്യേക ഭാഗമായിട്ടോ നേട്ടമായിട്ടോ വ്യാഖ്യാനിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. അതിന്റെ മുന്നിലും അതിന്റെ പിന്നിലും എല്ലാം ഉണ്ട് എന്നു പറയുന്ന ഏർപ്പാട് രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടി പ്രവർത്തകർക്ക് യോജിച്ചതല്ല. എവിടെയൊക്കെയാണ് തപ്പിനോക്കുന്നത് ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എവിടെയാണ് കിടക്കുന്നതെന്ന് ആർക്കു തപ്പിനോക്കാൻ കഴിയും.? ആരു ചിന്തിച്ചാലും അതിന്റെയെല്ലാം മുമ്പിലും പിമ്പിലും ഉണ്ടെന്നു വ്യാഖ്യാനിച്ചാൽ, പണ്ടു പറഞ്ഞതുപോലെ മലയാളികൾ പാടുമ്പോൾ ഭാഷാവൃത്തം ബ്രാഹ്മണർ പാടുമ്പോൾ സംസ്കൃതവൃത്തം—എന്നല്ലാതെ എന്തു പറയാൻ? അവരവർക്കു ചേരുന്ന വൃത്തത്തിൽ പാടിക്കൊള്ളട്ടെ എന്നല്ലാതെ എനിക്കതിനെപ്പററി കൂടുതലൊന്നും പറയാനില്ല.

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ: വൃത്തം മാത്രം പറഞ്ഞാൽപോരാ, ഇവിടെ പറഞ്ഞതിന്റെ മറുപടികൂടി പറയണം. വിജയൻ ചോദിച്ചതിന്റെ മറുപടികൂടി പറയണം.

ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്: ഞാൻ ആ ഭാഗത്തേയ്ക്കൊന്നും കടക്കുന്നില്ല. എന്റെ കയ്യിൽ തുമ്പായുണ്ട്, പക്ഷെ ആരുടേയും തെക്കുപുറം കിളയ്ക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. അങ്ങനെയല്ല സാധാരണ ഗതിയിൽ കാര്യങ്ങൾ പറയേണ്ടത്. ഇന്ന് എന്തു ചെയ്യുന്നു എന്നുള്ളതല്ലാതെ കഴിഞ്ഞകാലത്തെ പ്രേതത്തെ ചൂണ്ടികാണിച്ച് കുട്ടികളെ ഭയപ്പെടുത്തുന്ന ഏർപ്പാട് എനിക്കില്ല. അത് ആരും കാണിക്കേണ്ട എന്നുമാത്രമേ ഉള്ളു.

സർ, എക്സൈസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെപ്പററി പല പരാതികളും കുററങ്ങളും ഇവിടെ പറഞ്ഞു. അവരെല്ലാം കുററമററവരാണെന്നൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. എല്ലാ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളിലുമുള്ളതുപോലെയുള്ള തേയ്മാനങ്ങളും കുററങ്ങളുമൊക്കെ അവിടെയുമുണ്ടായിരിക്കും. എന്നാലും അവർ ആത്മാർത്ഥമായി പരിശ്രമിച്ചതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് ഇത്രയും തുക നമുക്കുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത് എന്നാണെന്റെ വിശ്വാസം. ഇതൊക്കെ ഇളവുചെയ്തുകൊടുക്കാൻവേണ്ടിയാണ് എന്നുള്ള വ്യാഖ്യാനം വന്നു. ഒരു പൈസയും ഇളച്ചുകൊടുക്കുന്ന ഏർപ്പാട് ഈ ഗവൺമെന്റിനില്ല. കഴിഞ്ഞതവണത്തെ കുടിശ്ശിക ഒരു കോടിയിൽ പരം പിരിച്ചെടുക്കാനുണ്ടെങ്കിൽ ആറുമാസത്തിനുള്ളിൽ അത് പിരിച്ചെടുക്കുമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. എല്ലാ ഗവൺമെന്റുകൾ ഭരിക്കുന്ന കാലത്തും പല ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളിലും ഇളവുകൾ അല്ല ചിലപ്പോൾ കാലാവധിവരെ നീട്ടിക്കൊടുത്തു എന്നുവരും. കാലാവധി നീട്ടിക്കൊടുത്തു എന്ന്, പത്തിരുപത്തിരണ്ടുദിവസം നീട്ടിക്കൊടുത്തു എന്ന്, പലിശസഹിതം നീട്ടിക്കൊടുത്തു എന്ന് പത്രത്തിൽ വെണ്ടയ്ക്കാ അക്ഷരത്തിലെഴുതിയാൽ വായിക്കുമ്പോളൽപം സുഖം കിട്ടുമെന്നുള്ളതല്ലാതെ ഈ സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളെ ശരിയായി ബോധവാൻമാരാക്കുന്ന ഏർപ്പാടല്ല അത്.

അതുപോലെതന്നെ ചാരായ വിൽപ്പനയെപ്പററിയും ഇവിടെ ചില ശബ്ദങ്ങൾ കേട്ടു. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷമാണോ ഇവിടെ ചാരായ വിൽപന തുടങ്ങിയത്? അതിനുമുൻപും ചാരായ വിൽപ്പന ഉണ്ടായിരുന്നല്ലോ അന്നെല്ലാം അത് പ്രൈവററ് മേഖലയിലായിരുന്നുതാനും. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷമാണ് പൊതുമേഖലയ്ക്കുകൊടുത്തത്. അതിന്റെ ലാഭം കരിമ്പുകൃഷിക്കാർക്കു കൊടുക്കണമെന്നുമാത്രമേ ഞങ്ങൾക്കു നിർബന്ധമുണ്ടായിരുന്നുള്ളു. ആ രീതിയിലുള്ള ഒരു തീരുമാനമെടുത്തതുകൊണ്ട് അതു മുഴുവൻ പൊതുമേഖലയിലുള്ള കമ്പനികളാണ് വിതരണം ചെയ്യുന്നത്. പ്രൈവററ് മേഖലയിൽ കൊടുത്തതിന് ഒരാക്ഷേപം പോലും എഴുതാത്ത രീതിയിലുള്ള തീവ്രവാദങ്ങളും കോലാഹലങ്ങളും പത്രത്തിൽ കണ്ടതുകൊണ്ട് ഇത്രയും പറഞ്ഞു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോയി എന്നുമാത്രമേയുള്ളൂ. എക്സൈസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ അങ്ങിങ്ങായി കാണുന്ന അപാകതകൾ മാററിയെടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തീർച്ചയായും പരിശ്രമിക്കും. ഷോപ്പുകളുടെ എണ്ണം കൂട്ടിയിരിക്കുന്നു. ഉപഷാപ്പുകളുടെ എണ്ണം കൂടിയിരിക്കുന്നു, വിദ്യാലയങ്ങളുടെ പരിസരത്ത് ഷാപ്പുകൾ തുറക്കുന്നു എന്നുള്ള പരാതികളൊക്കെ ധാരാളം ഉണ്ട്. പരാതി കിട്ടിയാലുടൻ തീർച്ചയായും നടപടിയെടുക്കുന്നുണ്ട്. ചില പ്രത്യേക സന്ദർഭങ്ങളിൽ 400 മീററർ എന്നുള്ളതിന് ഇളവുചെയ്യേണ്ടിവരും. അങ്ങനെ ചില പ്രത്യേക സാഹചര്യങ്ങളിൽ ബോർഡിന്റെ അധികാരമുപയോഗിച്ച് ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളതല്ലാതെ സർക്കാർ അനധികൃതമായി ഉപഷാപ്പുകൾ, വയ്ക്കാൻ പാടില്ലാത്ത സ്ഥലത്ത് അനുവദിക്കാറില്ല, അങ്ങനെയുണ്ടെങ്കിൽതന്നെ മാററിക്കളയാം. അതിനു ശക്തമായ, കർശനമായ നടപടിയെടുക്കുമെന്ന് ഒരിക്കൽക്കൂടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാരെ അറിയിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു.

സർ, ഇനി പതുക്കെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിലേക്ക് പ്രവേശിക്കാം. ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ പ്രവേശനം വളരെ...........

<u>ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ:</u> ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ അങ്ങു പ്രവേശിക്കുന്നതിനു മുമ്പ് ഒരു ചോദ്യം ചോദിച്ചോട്ടെ? ഈ ഒരുകോടിരൂപ ഷോപ്പ് കോൺട്രാക്ടർമാരുടേത് സ്റേറചെയ്ത പണം കൊണ്ടല്ലേ ഇക്കൊല്ലം വിളിപ്പിച്ചത്? പിരിച്ച ഒരുകോടിയുടെ കാര്യത്തെപ്പററി ഇവിടെ പറഞ്ഞില്ലല്ലോ? അതിനെപ്പററി എന്താ പറയാത്തത്?

<u>ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്:</u> അതിന്റെ തെളിവ് രാഘവൻ തരാമെങ്കിൽ രാഘവൻ പറയുന്ന ശിക്ഷ ഏൽക്കാൻ ഞാൻ തയ്യാറാണ്. പിരിവ് ഉണ്ടായിരുന്നോ എന്ന് അവിടെ ഇരുന്ന ആളുകൾക്കല്ലേ അറിയാവൂ. പണ്ട് അവിടെ ഇരുന്ന ആളുകൾക്കറിയാം, അതിന്റെ സുഖഭോഗങ്ങൾ എന്താണെന്ന്? സഭയിൽവന്ന് വെളിച്ചപ്പാടു പറയുന്നതുപോലെ പറഞ്ഞിട്ട് കാര്യമില്ല, ട്രാൻസ്പോർട്ടിലേക്ക് പതുക്കെ കടക്കുകയാണ്.

സർ, കുമ്പഴ നടന്ന ദാരുണമായ സംഭവത്തെപ്പററി പലമെമ്പറൻമാരും ഇവിടെ പ്രസ്താവിച്ചു സർ; അതിനെല്ലാം ഉത്തരവാദി ട്രാൻസ്പോർട്ടു മന്ത്രിയാണെന്നു ചില ഭാഗത്തുനിന്നു ആളുകൾ സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞു. ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽനിന്ന് പിൻവാങ്ങാൻ തയ്യാറല്ല. ഇത്രയും ആളുകളുടെ മരണത്തിനിടയാക്കിയ ദാരുണ സംഭവത്തിൽ എല്ലാപേർക്കും ഖേദം ഉണ്ട്. ആ ഖേദം പ്രകടിപ്പിക്കുകമാത്രമല്ല, മരിച്ചുപോയ ആളുകളുടെ കുടുംബത്തെ ഏതെല്ലാം രീതിയിൽ സഹായിക്കാൻ കഴിയുമെന്നതിനെപ്പററി വിശദമായി ചർച്ചചെയ്യുകയും തീരുമാനം എടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ സാധാരണ ബസ്സപകടം ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. ഇന്നല്ല, പലപ്പോഴും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതു കൂടുതൽ വരുന്നത് ബസ്സുകൾ കൂടുന്തോറും അതിൽ യാത്രക്കാർ കൂടുന്തോറും ആണ്. ചില ബസ്സുകൾ ഓടിയില്ല. അന്നത്തെദിവസം കെ. എസ്. ആർ. ടി, സി._യുടെ ബസ് ഓടാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഈ സംഭവം നടന്നത്, അതുകൊണ്ട് മന്ത്രിരാജിവയ്ക്കണമെന്നൊക്കെ ശ്രീ. നാരായണൻ നായർ ആവശ്യപ്പെട്ടു. സർ, രാജിവയ്ക്കുന്നതിന് മടിയുണ്ടായിട്ടല്ല. ഇങ്ങനെ രാജി വയ്ക്കുകയാണെങ്കിൽ ദൈനംദിനം ഒരുപാട് രാജി ഈ രാജ്യത്ത് വേണ്ടിവരും. അറിയാത്തതും ചെയ്യാത്തതുമായ കുററത്തിനുവേണ്ടി രാജി വയ്ക്കണമോ സർ? അടുത്ത കാലത്തുണ്ടായ ബസ്സപകടങ്ങളെക്കാൾ വളരെ ഗൗരവമേറിയ അപകടമാണ് കുമ്പഴനടന്നത്. ആ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് എന്തൊക്കെ തീരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മാനങ്ങൾ എടുക്കാൻ കഴിയുമോ അതൊക്കെ എടുക്കാവുന്നതിൽ കൂടുതൽ വേഗത്തിൽ എടുത്തു എന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. അക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഇനിയും എന്തെല്ലാം ചെയ്യണമെന്നുള്ളതിനെപ്പററി ആലോചിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യെപ്പററി ധാരാളം പരാതികൾ ഇവിടെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ വണ്ടിയെക്കാണുമ്പോൾ ഉള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾപോലെ ഉള്ള പരാതികൾ. വൃത്തിയില്ലാത്ത വണ്ടിയാണെന്നു പല ആളുകളും ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ഞാൻ അതിനെ എതിർക്കുകയാണ്. രണ്ടുലക്ഷംരൂപ ചെലവഴിച്ച് ഒരു വണ്ടി ഈ സംസ്കാര സമ്പന്നമായ കേരളത്തിൽ ഇറക്കിയാൽ രണ്ടു ദിവസക്കാലം വൃത്തിയായി ഓടിക്കാൻ കഴിയാതെ പോകുന്നത് വണ്ടിയുടെ കുററമാണോ സർ? മിണ്ടാപ്രാണിയായ വണ്ടിയുടെ കുററമാണോ? ജോലിക്കാരുടെ കുററമാണോ? സർ, ഇത് നമ്മുടെ ആളുകളുടെ ഇടയിൽ കൂടെയാണ് സഞ്ചരിക്കുന്നത്. നമ്മേപ്പോലുള്ള ആളുകളുടെ ഇടയിൽ ഏതു ശുഭ്രവസ്ത്രധാരികളും നടന്നാൽ വൃത്തിഹീനമായിപ്പോകുന്നുവെങ്കിൽ മാറിനിന്ന് ഇതിനെ കുററപ്പെടുത്തിയിട്ട് കാര്യമുണ്ടോ? 1979-ൽ ഇത്രയും പഴയ വണ്ടികൾ ഈ കോർപ്പറേഷൻ വിലയ്ക്ക് വാങ്ങിയതല്ല. ക്രമമായി മാറേറണ്ടവണ്ടികൾ 1967 മുതൽ മാററാതെപ്പോയതുകൊണ്ടു അവയെല്ലാം പ്രേതംപോലെ നൂറുകണക്കിന് പഴയ ബസ്സുകളായി. ഇന്നു ഒരുപക്ഷേ വയസ്സൻമാരായി മാറിയതിന് 1968-ലും 1979-ലും കോർപ്പറേഷൻ കാണിച്ച അലസതകൊണ്ടാണെന്നു വ്യാഖ്യാനിക്കുന്നതിൽ കഴമ്പില്ല. ഈ വർഷം മാത്രമാണ് പഴയ വണ്ടികൾ മാററാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചത്. ഈ വർഷം മാത്രമാണ് മാററിയതും. ഇതിനു മുമ്പുള്ള ഭരണാധിപൻമാർ മാററാതെപോയത് അവരുടെ കുററമല്ല. സർ, വണ്ടി പുതിയതായി ഇറക്കുമ്പോൾ വണ്ടികൾക്കുള്ള അപേക്ഷയുമായി ഈ രാജ്യത്തുള്ള ആളുകൾ വരും. വണ്ടിക്കുവേണ്ടിയുള്ള ജനങ്ങളുടെ ആഗ്രഹം നിറവേററാൻ കഴിയാതെപോകുമ്പോൾ ഭരണാധിപൻമാർ പലപ്പോഴും പലതും തെററിച്ചു ചെയ്തു എന്നുവരും. ഇവിടെ ശ്രീ. ചാക്കോ പറഞ്ഞതുപോലെ ദേശസാൽക്കരിച്ച റൂട്ടുകളിൽ വണ്ടി ഓടിക്കുന്നതിനും അകലെയുള്ള ഫാസ്ററ് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിനും ആണ്, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകൾ സാധാരണഗതിയിൽ ഉദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ഇന്ന് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഓപ്പറേററുചെയ്യുന്ന ഇന്നുള്ള വണ്ടികൾ മുഴുവൻ, ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിലേക്കും ഫാസ്ററു പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓടുന്നറൂട്ടുകളിലേക്കും മാററിയാൽ നാളെമുതൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി യുടെ പ്രവർത്തനത്തിലുള്ള പരാതികൾ ഇല്ലാതാക്കാൻ നമുക്കു കഴിയും. പ്രൈവററുവണ്ടികൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്ന റൂട്ടുകളിൽ അറുനൂറിൽപ്പരം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. വക ബസ്സുകൾ ഇന്ന് ഓടിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ വണ്ടികളിൽത്തന്നെ ഭൂരിപക്ഷവും നഷ്ടത്തിലാണ്. പക്ഷേ നമ്മുടെഭാഗത്ത് ഒരുവണ്ടിവേണമെന്ന് ഒരു ജനപ്രതിനിധിയോ, പഞ്ചായത്തോ, മുനിസിപ്പാലിററിയോ ആവശ്യപ്പെട്ടാൽ അതു ദേശസാൽക്കരിച്ചതാണോ, ദീർഘമുള്ളറൂട്ടാണോ എന്ന ഒററച്ചോദ്യത്താൽ അവരെ വിമുഖരാക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. സർ, ആരീതിയിൽ ഒന്നും രണ്ടും മൂന്നും വണ്ടികൾകൊടുത്ത് 1967 മുതൽ 77 വരെ ആയപ്പോഴയ്ക്കും എണ്ണൂറോളം വണ്ടികൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഓടിക്കേണ്ടാത്ത റൂട്ടുകളിൽ നിർബന്ധമായി ഓടിക്കേണ്ടിവന്നു. ഓരോ വണ്ടികൾ ഓടിക്കുന്ന റൂട്ടുകളിൽ ആ വണ്ടികൾകേടുവന്നാൽ പകരം വണ്ടികൾ കൊടുക്കേണ്ടതായി വരും. അതുകൊണ്ട് ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിൽ ഓടിക്കാൻ വണ്ടികൾ ഉണ്ടോ? ഓടിക്കേണ്ടഭാഗങ്ങളിൽ പോകാൻ വണ്ടികൾ ഉണ്ടോ? അങ്ങനെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒരുപറനെല്ലുകൊണ്ട് പത്തുപറപ്പാടം വിതക്കുന്ന ഏർപ്പാടിലേക്ക് ഈ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യെ നിർബന്ധിപ്പിച്ചത് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. മാനേജുമെൻറല്ല; മന്ത്രിയല്ല, ഈ രാജ്യത്തെ പൊതുജനങ്ങൾ നമുക്ക് ഒരുവണ്ടിവേണം എന്ന നിർബന്ധമായ അപേക്ഷയുമായി വരുമ്പോൾ അവർക്കെതിരെ കണ്ണടയ്ക്കാനോ കണ്ണൊന്നുപൊത്താനോ കഴിയാതെ പോകുന്നതുകൊണ്ടാണ് വാരിവിതച്ചരീതിയിൽ പലേടത്തും വണ്ടികൾ ഓടിക്കാൻ നിർബന്ധിതമായത്. അതുകൊണ്ടു കേട്ടുവന്ന വണ്ടികൾക്കുപകരം വണ്ടികൾ കൊടുക്കാൻ ഇല്ലാതായി. പതിനെട്ടുവയസ്സായ വണ്ടികൾ പതിനഞ്ചാമത്തെ വളരെ വേഗം എൻെറ അടുത്തേക്ക് ഓടി വന്നതല്ല. ഓരോകൊല്ലം, ഓരോകൊല്ലം നീട്ടിക്കൊടുത്തു നീട്ടിക്കൊടുത്തു ഈ പത്തുവർഷക്കാലമായിട്ട് തുടരുന്നതാണ് ഈ നടപടി. ബഹുമാനപ്പെട്ട ജോർജ് പറഞ്ഞതുപോലെ ഇതു കുറുപ്പിൻെറ കച്ചവടമല്ല. കുറുപ്പു ഭരിക്കുന്നതിനും എത്രയോ കാലത്തിനു മുമ്പു തുടങ്ങിയതാണ് ഈ കച്ചവടം. ഈ കച്ചവടം ഈ രാജ്യത്ത് ആദ്യം തുടങ്ങിയത് ആരുടെ കാലത്തായിരുന്നുഎന്ന് ആലോചിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. ഇന്നു ഇതു നീട്ടിക്കൊടുത്തതിനു പ്രധാനപ്പെട്ടകാരണം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് സ്വന്തമായി റോഡിൽ ഇറക്കുന്നതിന് പത്തുമുന്നൂറു ബസ്സുകൾ വേണ്ടിവരും; അതുകൊണ്ടു ഒരു കൊല്ലംകൂടി നീട്ടിക്കൊടുക്കണമെന്ന കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ നിർബന്ധപൂർവ്വമായ അപേക്ഷ പരിഗണിക്കേണ്ടി വന്നു. പഴയബസ്സുകൾ മാററി അതനുസരിച്ച് കൊടുക്കാൻ ഇല്ലെങ്കിൽ ഇന്ന് ഈ സിററിയിൽത്തന്നെ ഉണ്ടാകാവുന്ന ബുദ്ധിമുട്ട് നമുക്കു ഊഹിക്കാമല്ലോ! കാരണം പഴയബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നതു സിററിയിലാണ്. അങ്ങനെ ഒരു വർഷംകൂടി നീട്ടിക്കൊടുത്തു കെ. എസ്. ആർ. ടി സി. ക്കു മാത്രം ഒരുനിയമം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. അത് എല്ലാവരെയും ബാധിക്കും. അതു ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാൻ പരിശ്രമിക്കാം. ഇതു കുറുപ്പിൻെറ കച്ചവടം എന്നു വ്യാഖ്യാനിക്കുവാൻ കച്ചവടമനഃസ്ഥിതി ഉള്ളവർക്കു മാത്രമേ കഴിയുകയുള്ളു.

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ: ഈ ഒമ്പത് കൊല്ലം നിങ്ങളുടെ മുന്നണിയല്ലേ അവിടെ ഇരുന്ന് ഈ വണ്ടികൾ ഇങ്ങനെ നീട്ടിക്കൊടുത്തത്. കുറുപ്പ് ഒററയ്ക്കാണോ ഭരിക്കുന്നത്? കുറുപ്പിൻെറ അല്ല എന്നു പറഞ്ഞാൽ നിങ്ങളുടെ ഭരണമുന്നണിയല്ലേ ഈ ആളുകൾ കൊല്ലുന്ന ഭരണം നടത്തുന്നത്?

ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്: ഞങ്ങൾ ഇരിക്കുന്നതിനു മുമ്പും തുടങ്ങിയതാണ് ഈ ഏർപ്പാട്. ശ്രീ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ളയല്ല, അതിനു മുമ്പുള്ള ഗവൺമെൻറു തുടങ്ങിയതാണ് ഈ ഏർപ്പാട്. 1970-നു മുമ്പ് തുടങ്ങിയതാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ പ്രവർത്തനം സുഗമമായി മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകണമെങ്കിൽ എല്ലാവരും സഹകരിച്ചേ കഴിയുകയുള്ളു. തൊഴിലാളികളെ മാത്രം കുററം പറഞ്ഞതുകൊണ്ട് കാര്യമില്ല. ബഹുജനങ്ങളും സഹകരിച്ചേ കഴിയൂ. തമിഴ്നാട് കോർപ്പറേഷനും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുന്നു ചിലർ. ചിലർ പ്രൈവററ് ബസ്സും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകളുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുന്നു. എന്ത് ബുദ്ധി ഉപയോഗിച്ചാണ് ഇതു ചെയ്യുന്നത്? നമ്മുടെ മേഖലയിൽ ഓടുന്ന ബസ്സുകളെക്കാൾ പ്രൈവററ് മേഖലയിൽ ഓടുന്ന ബസ്സുകൾക്ക് ലാഭം ഉണ്ടായിരിക്കാം. എന്തുകൊണ്ടാണ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യ്ക്ക് ലാഭം ഇല്ലാത്തത്. തമിഴ്നാട്ടിൽ എന്തുകൊണ്ടാണ് ലാഭം ഉണ്ടാകുന്നത്? തമിഴ്നാട്ടിൽ ജോലിക്കാരോട് കാണിക്കുന്നതുപോലെ ആണോ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലെ തൊഴിലാളികളോട് കാണിക്കുന്നത്? പ്രൈവററുമേഖലയിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരോട് കാണിക്കുന്നതുപോലെയാണോ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരോട് കാണിക്കുന്നത്. ആരോ പറഞ്ഞതുപോലെ ഒരു കിലോമീററർ ഓടിക്കാൻ തമിഴ്നാട്ടിൽ 56 പൈസയുടെ ചെലവ് മാത്രമേ ഉള്ളു. ഇവിടെ അത്രയും ദൂരം ഓടിക്കുന്നതിന് ചെലവ് 86 പൈസയാണ്. തമിഴ്നാട്ടിൽ വണ്ടി ഓടിക്കുന്നതുപോലെയുള്ള സംവിധാനം ഈ രാജ്യത്തും കിട്ടിയിരുന്നുവെങ്കിൽ ഈ 9 കോടി രൂപ ലാഭ ഉണ്ടാക്കാമായിരുന്നു. ഒമ്പതുകോടി രൂപയുടെ ലാഭത്തിൽ ഇന്നത്തെ മൂന്നുകോടി നഷ്ടം കഴിഞ്ഞ് ആറ് കോടി രൂപയുടെ ലാഭം ഉണ്ടാക്കാമായിരുന്നു. തൊഴിലാളികൾക്ക് ശമ്പളവും മററും കൊടുക്കാതെയിരിക്കാൻ കഴിയുമോ? നാട്ടുകാർ ആവശ്യപ്പെടുമ്പോൾ ബസ്സ് സ്റേറഷൻ പണിതുകൊടുക്കാതിരിക്കാൻ കഴിയുമോ? അതും വേണം മറേറത് പാടില്ല എന്നു പറയുന്ന ആ ഏർപ്പാട് നമുക്ക് സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. പ്രൈവററ് മേഖലയും ഇതുംകൂടി താരതമ്യപ്പെടുത്തിയാൽ, രണ്ടാളുകളെകൊണ്ട് ഇരുന്നൂറ് പേരെ കുത്തിച്ചെലുത്തി ഓടിക്കുന്നതുപോലെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്ക് കഴിയുകയില്ല സർ. മററെല്ലാ തൊഴിലാളികളെക്കാളും കൂടുതൽ ബോധമുള്ള ആളുകളാണ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ. അവരുടെ അവകാശത്തെപ്പററി നല്ല ബോധമാണ് അവർക്കുള്ളത്. അവകാശങ്ങൾ നേടിയെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അവർ സമരം ചെയ്യാറുണ്ട്. ആ സമരങ്ങളുടെ ഫലമായി അവർ നേടിയെടുത്തതു പലതും ഇന്ന് അനുഭവിക്കുന്നു. സമരത്തിൻെറ കോലാഹലങ്ങളുമായി കഴിഞ്ഞിരുന്ന ഈ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികൾ രണ്ടുരണ്ടര വർഷക്കാലമായി സമരത്തിന് ഇറങ്ങുന്നില്ല എന്നത് ചിരിച്ചു തള്ളിക്കളയാവുന്ന കാര്യമല്ല. സർ, അവരുടെ പ്രശ്നങ്ങളെപ്പററി വളരെ സഹോദരബുദ്ധ്യാ കാണുകയും പരിഹാരമാർഗ്ഗം തേടുകയും ചെയ്തതുകൊണ്ട് സമരം ഇല്ലാത്ത ഒരു സന്ദർഭം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. വാമദേവൻ പറഞ്ഞു നാളെയോ

2 P.M.] നാളെകഴിഞ്ഞോ ഒരുപക്ഷേ ഇരുപത്താറായിരം തൊഴിലാളികൾ ജോലിയുപേക്ഷിച്ച്, വണ്ടി ഓടിക്കാതെ, തെരുവീഥികളിൽ കൂടി നടന്നുപോകും എന്ന്. അങ്ങനെയൊരു ശീതോഷ്ണാവസ്ഥ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിൽ ഉണ്ടാകുമെന്ന് ശ്രീ. വാമദേവൻ ഭയക്കണ്ട. യാതൊരു കാരണവശാലും തൊഴിലാളികളുടെ ആഗ്രഹങ്ങൾ ബലികഴിച്ച്, അവരുടെ ആഗ്രഹങ്ങൾ വെട്ടിക്കുറച്ച് ലാഭമുണ്ടാക്കണമെന്ന മനഃസ്ഥിതിയോ കച്ചവട മനഃസ്ഥിതിയോ ഗവൺമെൻറിനുണ്ടാവുകയില്ല. അവരുടെ കാര്യങ്ങൾ ഗാഢമായി സാവധാനം ആലോചിക്കാനുള്ള സാവകാശമെടുക്കുന്നുവെന്നല്ലാതെ അവരുടെ വേതനം വെട്ടിക്കുറയ്ക്കാനോ അവരുടെ ആഹാരത്തിൽ മണ്ണുവാരിയിടാനോ ഞങ്ങളാരും പരിശ്രമിക്കുന്നില്ല. രണ്ടുമൂന്നു ദിവസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ ഈ ശമ്പളപരിഷ്കാരം നടപ്പിൽ വരുത്താൻ കഴിയും. അങ്ങനെ ശമ്പളപരിഷ്കാരം ഏർപ്പെടുത്തുമ്പോൾ കുറെ അധികച്ചെലവ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. വഹിക്കേണ്ടിവരും. രാജ്യത്തെ ആളുകൾ കേൾക്കുമ്പോൾ, ഇത്രയും നഷ്ടപ്പെടുത്തിയിട്ടും പിന്നെയും ഇത്രയും കൊടുക്കുന്നോ എന്നുള്ള വ്യാഖ്യാനം ഉണ്ടായേക്കാം. ഈ ലോകത്ത് എല്ലാ മുക്കിലും മൂലയിലും തൊഴിലാളികൾക്ക് ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൊടുക്കുമ്പോൾ മററാരേക്കാളും കൂടുതൽ ബുദ്ധിമുട്ടുകളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിലെ ജീവനക്കാർക്ക്............

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ: കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിൽ ഇത്രയും നഷ്ടം വന്നിരിക്കുന്നു; ഈ പാഴിയാരപ്രസംഗംകൊണ്ട് കാര്യമില്ല. നഷ്ടം ഇല്ലാതാക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗമന്വേഷിക്കാമോ? രണ്ടുമണിയായിട്ട് ഇനി ഈ പഴിയാരം കേട്ടിട്ട് എന്തുകാര്യം?

ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്: ആ ഭാഗത്തേക്ക് വരികയാണ്.

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ: നഷ്ടം ഇല്ലാതാക്കാൻ പ്രായോഗികമായ നിർദ്ദേശം വല്ലതുമുണ്ടോ? തൊഴിലാളികൾക്ക് ബോണസ് കൊടുക്കണ്ടേ, നാട്ടുകാർക്ക് റൂട്ട് കൊടുക്കണ്ടേ എന്നെല്ലാം പ്രസംഗിച്ചിട്ട് എന്തുകാര്യം? നഷ്ടം ഇല്ലാതാക്കാൻ എന്ത് ചെയ്യണം? ആ കാര്യത്തിൽ മറുപടി പറഞ്ഞില്ല. ഇവിടെ ബോണസ് കൊടുത്തു അവിടെ ഞങ്ങൾ ഓടി എന്നാണ് പറയുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. എം. മാണി: സർ, ഒരു മന്ത്രി ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ടി മറുപടി പറയുകയാണ്. അപ്പോൾ ഒരു മെമ്പർ കട്ടായം എഴുന്നേററ് മന്ത്രി ഇന്നതുപോലെ പ്രസംഗിക്കണം എന്നു പറയുന്നത് ആർഡറി ലാണോ? സർ, ഇത് അവസാനിപ്പിക്കണം.

ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്: കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഉണ്ടായശേഷം ഒരു വർഷം മാത്രമാണ് ലാഭമുണ്ടായത്. മറെറല്ലാ കാലത്തും നഷ്ടമായിരുന്നു. കാരണമുണ്ട്; കമേഴ്സ്യൽ സ്ഥാപനമായി കണക്കാക്കുകയും പക്ഷേ പ്രവർത്തനത്തിൽ യൂട്ടിലിററി സർവ്വീസ് ആവുകയും ചെയ്തതുകൊണ്ടാണ്, പലപ്പോഴും അതുകൊണ്ട് നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നു. കുട്ടികൾക്കു കൊടുക്കുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ, താഴെക്കിടയിലുള്ളവർക്ക് കൊടുക്കുന്ന മററ് ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഇതെല്ലാം കൊടുത്തുകൊണ്ട് ഇത് കമേഴ്സ്യൽ സ്ഥാപനമായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ബുദ്ധിമുട്ടുള്ളതുകൊണ്ടാണ് നഷ്ടം. എന്നാൽ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് യാത്രാ സൗകര്യമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കാനുള്ള ഒരു ഏർപ്പാടാക്കി മാററിയെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽതന്നെയും ഇത് ഒരു ലാഭകരമായ പ്രസ്ഥാനമാക്കിമാററാൻ കഴിയും എന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ വിശ്വാസം. അതിനുവേണ്ടിയാണ് ശ്രീ പിണറായി വിജയനും മററും പറഞ്ഞതുപോലെ ചെറിയ ചെറിയ റീജിയനുകളാക്കി മാററി പ്രവർത്തനം ഒന്നുകൂടി ക്രോഡീകരിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. അതിന്റെ പ്രാരംഭമെന്ന നിലയ്ക്കാണ് മലബാറിൽ കോഴിക്കോട്ട് റീജിയണൽ വർക്കുഷോപ്പിനുള്ള പ്രാരംഭ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചത്. അത് ആരുടെയും സമ്മർദ്ദം കൊണ്ടല്ല. കോഴിക്കോട്ട് അത് വേണമെന്ന് ആഗ്രഹിച്ചിട്ടാണ്. അത് അടുത്ത കാലത്തുമാത്രമെ കൈവശം കിട്ടാൻ സാധിച്ചുള്ളു. മൂന്നുനാല് മാസക്കാലംകൊണ്ട് അത് പരിപൂർണ്ണമായ ഒരു വർക്ക്ഷോപ്പാക്കിമാററാൻ, പാപ്പനംകോട് വർക്കുഷോപ്പ് പോലെതന്നെ ഒരു രണ്ടാം പാപ്പനംകോട് ആക്കി മാററാൻ കഴിയും. അങ്ങനെ കെ. എസ്. ആർ, ടി. സി. യുടെ മെയിൻറനൻസ് വിഭാഗം നന്നാക്കുമ്പോൾതന്നെ ഇന്നുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കുറയ്ക്കാൻ കഴിയും. അടുത്ത ഒരു വർഷം കൊണ്ട് 550 ബസ്സുകൾ പുത്തനായി ഇറക്കാനും അതിൽ 300 എണ്ണം പഴയ ബസ്സുകൾക്കു പകരം ഓടിക്കാനുമാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ മാററിക്കഴിഞ്ഞാൽ തീർച്ചയായും ഇന്നുള്ള ബ്രേക്ക്ഡൗൺ കുറയ്ക്കാൻ കഴിയും; ആദായം വർദ്ധിപ്പിക്കാനും കഴിയും. അങ്ങനെ ആദായം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന പല പരിപാടികളും ആവിഷ്കരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആദായകരമല്ലാത്ത, ബസ് സ്റേറഷൻ പണിയുന്നതുപോലെയുള്ള ഏർപ്പാടുകൾക്ക് കഴിയുന്നത്ര

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പണം വെട്ടിക്കുറയ്ക്കാനും ഞങ്ങളാഗ്രഹിക്കുന്നു. അങ്ങനെ രണ്ടുമൂന്ന് വർഷക്കാലംകൊണ്ട് ഇന്നത്തെ ബസ്സുകളെല്ലാം പുതിയ ബസ്സുകളാക്കി മാററും, അപ്പോൾ കുറെ നഷ്ടം ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയും; കൂടുതൽ യാത്രക്കാർക്ക് സൗകര്യമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കാനും കഴിയും. ഈ ഒരു ആസൂത്രിത പദ്ധതി അനുസരിച്ചുള്ള പ്രവർത്തനം ഈ വർഷം മാത്രമേ ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ളു. ക്ഷമയോടുകൂടി, സഹകരണ മനോഭാവത്തോടുകൂടി, രണ്ടു വർഷം കാത്തിരുന്നാൽ തീർച്ചയായും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ലാഭമുള്ള ഒരു പ്രസ്ഥാനമായി മാററിയെടുക്കാൻ കഴിയും. എല്ലാ ഭാഗത്തുമുള്ളവർ സഹകരിച്ചാലെ അത് കഴിയുകയുള്ളു. അതിനിടയിൽ വണ്ടി ഓടിക്കാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ വണ്ടി വേണമെന്നുള്ള നിർബന്ധ ബുദ്ധി ഒരിക്കലും കൊണ്ടുവരരുത് എന്നുമാത്രമേ എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളു. മെമ്പർമാരും പൊതുജനങ്ങളും സഹകരിച്ച് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ആഗ്രഹിക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള സംവിധാനം അനുവദിച്ചാൽ, ആ രീതിയിലുള്ള ഓപ്പറേഷൻ അനുവദിച്ചാൽ, ആ രീതിയിൽ മാത്രം വണ്ടിയോടിച്ചാൽ മതിയെന്ന് തീരുമാനമെടുത്താൽ, തീർച്ചയായും ലാഭകരമായ ഒരു നിലയിലേക്ക് ഈ പ്രസ്ഥാനത്തെ മാററിയെടുക്കാൻ കഴിയും. ഇന്നു നടക്കുന്നത് അതല്ല, സർ.

ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ: സർ, 2.05 ആയി നാലുമണിക്ക് ചേരുകയും വേണം.

ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്: ഞാൻ നിർത്തുകയാണ് സർ. അടുത്ത ഒരു വർഷക്കാലംകൊണ്ട് $8\frac{1}{4}$ കോടി രൂപയുടെ വികസന പരിപാടികൾ ആവിഷ്ക്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ആ വികസന പരിപാടികൾ പൂർത്തിയാവുമ്പോൾ തീർച്ചയായും ഇന്നത്തെ ഈ സംവിധാനം മാററാനും ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പരിഹരിക്കാനും കഴിയും. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യെപ്പററി സംസാരിക്കുമ്പോൾ കുത്തഴിഞ്ഞു എന്നൊക്കെ എല്ലാവരും പറയാറുണ്ട്. അതിനൊന്നും മറുപടി പറയാനാഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. പലതും മാററിയെടുക്കാനുണ്ട്. ഒരു വർഷക്കാലം കാത്തിരുന്നാൽ ഇത് എല്ലാവർക്കും പ്രയോജനകരമായ, ലാഭകരമായ പ്രസ്ഥാനമായി മാററിയെടുക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം.

ഷിപ്പിംഗ് കോർപ്പറേഷനെപ്പററി ശ്രീ. അനിരുദ്ധൻ സംസാരിച്ചു. അതിന്റെ വസ്തുനിഷ്ഠമായ കാര്യങ്ങളെപ്പററി അന്വേഷിക്കാൻ വിജിലൻസിനെ ഏർപ്പാട് ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. ആ റിപ്പോർട്ട് കാത്തിരിക്കുകയാണ്. റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയാൽ പിന്നെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ യാതൊരു മടിയും കൂടാതെ, തടസ്സം കൂടാതെ ചെയ്യും എന്ന് അദ്ദേഹത്തിന് വിശ്വസിക്കാം.

വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെ സംബന്ധിച്ചും കോഴിക്കോട്ട് വിമാനത്താവളത്തെപ്പററിയുമെല്ലാം സംസാരിച്ചു. കോഴിക്കോട് വിമാനത്താവളത്തിന്റെ പ്രാരംഭജോലികൾ ഈ വർഷം ആരംഭിക്കുമെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറ് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തിനുള്ളിലുള്ള ചെറിയ വിമാന സർവ്വീസുകളെ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്രഗവൺമെൻറാണ് തീരുമാനമെടുക്കേണ്ടത്. അവർ ആ കമ്മിററി കൂടിക്കഴിഞ്ഞാൽ നമ്മളെ അറിയിക്കും. ആ തീരുമാനം കഴിഞ്ഞാൽ ആ സർവ്വീസും നടക്കും.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. രാഘവൻ മാസ്റ്റർ: പറഞ്ഞിട്ടുള്ള ആക്ഷേപം മുഴുവൻ ഞാൻ ഖണ്ഡിക്കുകയാണ്. ഞാൻ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതു മുഴുവൻ നടപ്പിലാക്കി എന്നു ഞാൻ അവകാശപ്പെടുന്നു. കോഴിക്കോട്, വയനാട് മേഖലകളിൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ വേണമെന്ന് പറഞ്ഞത് നടപ്പാക്കി. അവിടെ കൂടുതലായി രണ്ട് സബ് ഡിപ്പോകൾ സ്ഥാപിക്കാനും ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്തുകഴിഞ്ഞു. 10 ബസ്സ് റൂട്ടുകൾ കഴിഞ്ഞദിവസംതന്നെ ഏർപ്പെടുത്തി 10 മിനി ബസ്സുകൾ നിർമ്മിക്കാൻ കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അത് കോഴിക്കോട് റീജിയണൽ വർക്ക്ഷാപ്പിന്റെ കൈവശം കിട്ടി. മൂന്ന് മാസത്തിനകം നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്യും. ഈവക കാര്യങ്ങൾ മാത്രമേ ഞാൻ മലബാറിനെ സംബന്ധിച്ച് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളു. മലബാറിനോട് അവഗണനകാണിച്ചു എന്ന് പറയുന്നത് തെററാണ്. കാസർകോട്ടു മുതൽ ഷൊർണ്ണൂർ വരെയുള്ള പല പ്രദേശങ്ങളിലായി 5 ഡിപ്പോകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ ഏർപ്പാട് ചെയ്തുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്നിട്ടും അവഗണന എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഒരു സൗന്ദര്യപിണക്കം എന്നതിൽ കവിഞ്ഞ് ഞാൻ അതിനെ കണക്കാക്കുന്നില്ല. സർ, എന്റെ വാക്കുകൾ ചുരുക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. വാമദേവൻ: പൂർണ്ണമായി ദേശവൽക്കരിച്ച ഭാഗങ്ങളെപ്പററി പറഞ്ഞില്ല.

ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്: പൂർണ്ണമായും ദേശവത്ക്കരിച്ച ഭാഗങ്ങളിൽ, തിരുവനന്തപുരമായാലും കോഴിക്കോടായാലും, വേണ്ടത്ര ബസ്സുകൾ കൊടുത്തശേഷം മാത്രമേ പുതിയ റൂട്ടുകളിലേക്ക് ദേശവത്ക്കരണം വ്യാപിപ്പിക്കുകയുള്ളു എന്നതാണ് ഗവൺമെൻറിന്റെ നയം എന്ന് ഒരിക്കൽകൂടി ഉറപ്പിച്ചു പറയുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള റൂട്ടുകളിൽ കൂടുതൽ സൗകര്യം കൊടുത്ത് ഇന്നുള്ള പരാതികൾ മാററിയെടുക്കാൻ ഒരുവർഷക്കാലംകൊണ്ട് പരിശ്രമിക്കാം. അതിനുള്ള പണം അനുവദിച്ചു തരണമെന്നുമാത്രമേ ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാരോട് അപേക്ഷിക്കുന്നുള്ളു. പലതും പറയാനുണ്ടെങ്കിലും സമയം അനുവദിക്കുന്നില്ല. പരാതികൾ പലതും പരിഹരിക്കാൻ പരിശ്രമിക്കാം എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകൾ പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുന്നു.

The cut motion moved by Sri N. I. Devassykutty was put and lost.

The cut motion moved by Sri M. P. Gangadharan was, by leave withdrawn.

The cut motion moved by Sri K. Anirudhan was put and lost.

The cut motion moved by Sri E. Narayanan Nair was put and lost.

The cut motion moved by Sri M. K. Krishnan was put and lost.

The cut motion moved by Sri Pinarayi Vijayan was put and lost.

The cut motion moved by Sri Thundathil Kunjukrishna Pillai was put and lost.

The question that Government be granted a sum of Rs. 2,11,12,600 under Demand VIII—Excise was put and carried.

Sri T. K. Ramakrishnan: Sir, I demand a poll.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(A poll was taken when the House divided as follows)

AYES—64

1. ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്
2. ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്
3. ശ്രീ. ബേബി ജോൺ
4. ശ്രീ. എൻ. കെ. ബാലകൃഷ്ണൻ
5. ശ്രീ. കെ. ജെ. ചാക്കോ
6. ശ്രീ. ചന്ദ്രശേഖരൻ നായർ
7. ശ്രീ. പി. കെ. ചാത്തൻ മാസ്റ്റർ
8. ശ്രീ. ജെ. ചിത്തരഞ്ജൻ
9. ശ്രീ. സിറിയക്ക് ജോൺ
10. ശ്രീ. ദാമോദരൻ കാളാശ്ശേരി
11. ശ്രീ. ഈപ്പൻ കണ്ടക്കുടി
12. ശ്രീ. ഈപ്പൻ വർഗ്ഗീസ്
13. ശ്രീ. പി. ആർ. ഫ്രാൻസിസ്
14. ശ്രീ. ഇ. പി. ഗോപാലൻ
15. ശ്രീ. എം. കെ. ഹേമചന്ദ്രൻ
16. ശ്രീ. എ. എൽ. ജേക്കബ്
17. ശ്രീ. ടി. എം. ജേക്കബ്
18. ശ്രീ. ടി. എസ്. ജോൺ
19. ഡോക്ടർ കെ. സി. ജോസഫ്
20. ശ്രീ. പി. സി. ജോസഫ്
21. ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ്
22. ശ്രീ. വി. ജെ. ജോസഫ്
23. ശ്രീ. ഇ. കെ. പിള്ള
24. ശ്രീ. എം. കെ. കേശവൻ
25. ശ്രീ. കിട്ടപ്പ നാരായണസ്വാമി
26. ശ്രീ. കെ. ടി. കുമാരൻ
27. ശ്രീ. കാന്തലോട്ട് കുഞ്ഞമ്പു
28. ശ്രീ. പാണാറത്ത് കുഞ്ഞിമുഹമ്മദ്
29. ശ്രീ. പി. ടി. കുഞ്ഞുട്ടി ഹാജി
30. ശ്രീ. സി. എ. കുര്യൻ
31. ശ്രീ. കെ. വി. കുര്യൻ
32. ശ്രീ. ലോനപ്പൻ നമ്പാടൻ
33. ശ്രീ. ടി. എ. മജീദ്
34. ശ്രീ. കെ. എം. മാണി
35. ശ്രീ. എം. വി. മാണി
36. ശ്രീ. കെ. എ. മാത്യു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

37. ശ്രീ. എൻ. പി. മൊയ്തീൻ
38. ശ്രീ. സി. എച്ച്. മുഹമ്മദ്കോയ
39. ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ്
40. ശ്രീ. കല്പട നാരായണൻ
41. ശ്രീ. കെ. പി. നൂറുദ്ദീൻ
42. ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ
43. ശ്രീ. ടി. എ. പരമൻ
44. ശ്രീ. കെ. പി. പ്രഭാകരൻ
45. ശ്രീ. എം. കെ. രാഘവൻ
46. ശ്രീ. വി. കെ. രാജൻ
47. ശ്രീ. എം. രാമപ്പ
48. ശ്രീ. പി. ശങ്കർ
49. ശ്രീ. വി. ടി. സെബാസ്ററ്യൻ
50. ശ്രീ. ബി. എം. ഷെറീഫ്
51. ശ്രീ. സിദ്ധാർത്ഥൻ കാട്ടുങ്കൽ
52. ശ്രീ. പി. കെ. ശ്രീനിവാസൻ
53. ശ്രീ. പി. എസ്. ശ്രീനിവാസൻ
54. ശ്രീ. കെ. സുകുമാരനുണ്ണി
55. ശ്രീ. സി. എം. സുന്ദരം
56. ശ്രീ. എ. വി. താമരാക്ഷൻ
57. ശ്രീ. തോമസ് ജോസഫ്
58. ശ്രീ. ത്യാഗരാജൻ
59. ശ്രീ. ആർ. എസ്. ഉണ്ണി
60. ശ്രീ. കെ. സി. വാമദേവൻ
61. ശ്രീ. എസ്. വരദരാജൻ നായർ
62. ശ്രീ. പി. കെ. വാസുദേവൻ നായർ
63. ശ്രീ. എ. എൻ. യൂസഫ്
64. ശ്രീ. സ്ററീഫൻ പാദുവ

NOES—26

1. ശ്രീ. ടി. കെ. അബ്ദു
2. ശ്രീ. കെ. അനിരുദ്ധൻ
3. ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണ പിള്ള
4. ശ്രീ. തെന്നല ബാലകൃഷ്ണ പിള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

5. ശ്രീ. പി. ബാലൻ
6. ശ്രീ. പി. ഭാസ്കരൻ
7. ശ്രീ. എൻ. ഭാസ്കരൻ നായർ
8. ശ്രീ. എൻ. ചന്ദ്രശേഖരക്കുറുപ്പ്
9. ശ്രീ. ചടയൻ ഗോവിന്ദൻ
10. ശ്രീ. എൻ. ഐ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി
11. ശ്രീ. പി. പി. എസ്തോസ്
12. ശ്രീ. പി. കെ. ഇട്ടൂപ്പ്
13. ശ്രീ. പി. കരുണാകരൻ
14. ശ്രീ. എം. കെ. കൃഷ്ണൻ
15. ശ്രീ. തുണ്ടത്തിൽ കുഞ്ഞുകൃഷ്ണപിള്ള
16. ശ്രീ. പി. പി. വി. മൂസ്സ
17. ശ്രീ. ഇ. നാരായണൻ നായർ
18. ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ
19. ശ്രീ. കെ. രാഘവൻ മാസ്റ്റർ
20. ശ്രീ. ടി. കെ. രാമകൃഷ്ണൻ
21. ശ്രീ. കെ. പി. രാമൻ
22. ശ്രീ. സുബ്രഹ്മണ്യ ഷേണായി
23. ശ്രീ. എസ്. തങ്കപ്പൻ പിള്ള
24. ശ്രീ. സി. വാസുദേവമേനോൻ
25. ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ
26. ശ്രീ. സേവ്യർ അറയ്ക്കൽ

NEUTRALS—Nil

Mr. Deputy Speaker :

Those for the motion—64
Those against —26
Neutrals—Nil

The Demand was declared passed and the grant was made.

Demand XLI Transport:

The cut motion moved by Shri N. I. Devassykutty was put and lost.

The cut motion moved by Shri M. P. Gangadharan was, by leave withdrawn.

The cut motion moved by Shri M. K. Krishnan was put and lost.

The cut motion moved by Shri V. Eacharan was by leave, withdrawn.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

The cut motion moved by Shri K. Anirudhan was put and lost.

The cut motion moved by Shri Thundathil Kunjukrishna Pillai was put and lost.

The cut motion moved by Shri Pinarayi Vijayan was put and lost.

The question that Government be granted a sum of Rs. 4,20,69,900 under Demand XLI—Transport was put and carried.

The Demand was passed and the grant was made.

Mr. Deputy Speaker: Order, order....

The House will now adjourn and meet again at 4 p.m.

(സഭ ഉച്ചയ്ക്ക് 2.15 മണിയ്ക്ക് പിരിയുകയും വൈകുന്നേരം 4 മണിയ്ക്ക് ബഹു: സ്പീക്കറുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുകയും ചെയ്തു).

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ.പി.കെ. വാസുദേവൻനായർ): സർ, ഇന്നത്തെ കാര്യപരിപാടിയിൽ ഒരുചെറിയ ഭേദഗതി ഞാൻ നിർദ്ദേശിക്കുകയാണ്.

1979-ലെ ശമ്പളങ്ങളും ബത്തകളും നൽകൽ (ഭേദഗതി) ബിൽ ആദ്യം എടുത്ത് പാസ്സാക്കിയതിനുശേഷം ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ചർച്ച തുടങ്ങാം.

(സഭ സമ്മതിച്ചു)

IX. നിയമനിർമ്മാണകാര്യം—1979-ലെ ശമ്പളങ്ങളും ബത്തകളും നൽകൽ (ഭേദഗതി) ബിൽ

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. വാസുദേവൻനായർ): സർ, 1979-ലെ ശമ്പളങ്ങളും ബത്തകളും നൽകൽ (ഭേദഗതി) ബിൽ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ബിൽ അവതിരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. വാസുദേവൻനായർ): ഈ ബിൽ പരിഗണനയ്ക്ക് എടുക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

തൊഴിലും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പു മന്ത്രി (ശ്രീ.എം.കെ.രാഘവൻ): ഞാൻ അതിനെ പിന്താങ്ങുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. വാസുദേവൻനായർ:): സർ, നമ്മുടെ നിയമസഭാ സാമാജികൻമാർക്ക് ഇപ്പോൾ നൽകികൊണ്ടിരിക്കുന്ന അലവൻസിൽ ചില വർദ്ധനവ് നിർദ്ദേശിക്കുന്ന നിയമമാണ് ഞാൻ ഈ സഭയുടെ മുമ്പിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതോടൊപ്പം മന്ത്രിമാർ, സ്പീക്കർ, ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ, പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് എന്നിവർക്ക് ലഭിക്കുന്ന ടി. എ. യും അല്പം കൂടി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് നിർദ്ദേശമുണ്ട്. ഇത് തികച്ചും അനിവാര്യമായ ഒരു കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly